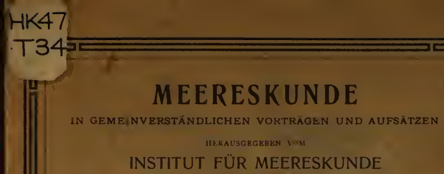


MEERESKUNDE

IN GEMEINVERSTÄNDLICHEN VORTRÄGEN UND AUFSÄTZEN

HERAUSGEGEBEN VOM

INSTITUT FÜR MEERESKUNDE

AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Band 1 ✿ Heft 1

Organisation und Verbandsbildung

in der

Handelsschiffahrt

Vortrag, gehalten im Institut fur Meereskunde

von

Dr. Karl Thiess



BERLIN 1903

ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN

KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG



MEERESKUNDE
IN GEMEINVERSTÄNDLICHEN VORTRÄGEN UND AUFSÄTZEN
HERAUSGEGEBEN VOM
INSTITUT FÜR MEERESKUNDE
AN DER UNIVERSITÄT BERLIN

Erster Band **Erstes Heft**

Organisation und Verbandsbildung
in der
Handelsschiffahrt

Vortrag, gehalten im Institut für Meereskunde

von

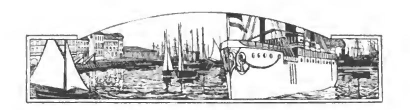
Dr. Karl Thiess



BERLIN 1903
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
KOCHSTRASSE 68—71



Inhaltsverzeichnis.



Wenn mein Thema ursprünglich als »Kartelle und Trusts in der Handelsschiffahrt« formuliert wurde, so möchte ich doch das »Kartelle und Trusts« nicht so sehr betonen. Ich kann nicht dafür garantieren, dafs alle Organisationsformen, die ich schildern will, ordnungsmäfsig in die sauberen Begriffsbestimmungen für Kartelle und Trusts passen, die uns die Wissenschaft in den letzten Jahren gegeben hat. Recht sehr möchte ich dagegen das »in der Handelsschiffahrt« in dem Thema unterstreichen. Denn ich habe keinerlei Absicht, einen Beitrag zur Kartelldebatte im landläufigen Sinne zu liefern. Das liegt meinem Thema ziemlich weit ab, denn die üblichen Debatten über die Kartellfrage haben Kartellbildungen der Industrie und des Handels im Auge, in Wirtschaftszweigen also, bei denen der freie Wettbewerb stets als das Allgemeine und Naturgemäfse angesehen worden ist, und in denen man zweifelhaft sein kann und im Streit darüber ist, ob die Kartelle als eine unbefugte, verhängnisvolle Störung im regulären Gange des Wirtschaftslebens oder als eine im Grunde zweckmäfsige, wohltätige und aussichtsvolle Neubildung anzusehen seien.

Die Argumente und Zweifel dieses Streites können aber kaum auf dem Gebiete des Verkehrsgewerbes in gleicher Weise Anwendung finden. Die Verkehrsunternehmungen sollen lediglich dem Handel und der Produktion dienen, und das können sie in ihrer modernen Ausgestaltung nur, wenn sie in

gleichmäfsigen und stabilen Formen und in strenger Ordnung durchgebildet sind. Ganz gleich, ob diese Ordnung durch Verstaatlichung der Verkehrsunternehmungen oder durch staatliche Reglementierung, ob durch Konzentration der privaten Anstalten in wenigen kräftigen Händen oder durch Betriebsabreden der Beteiligten hergestellt ist, in jedem Falle ist sie fast eine Notwendigkeit geworden für ein Gedeihen des Handels und der Produktion. Das wird auch durchaus anerkannt bei allen Verkehrsunternehmungen des Binnenlandes, von denen die wichtigsten in den Betrieb des Staates überführt worden sind, weil eben in ihnen die Betätigung des freien Wettbewerbs und die Schwankungen der Konjunktur für verderblich gehalten wurden; denken Sie an die Post, die Telegraphie, die Eisenbahn. Andere Verkehrsunternehmungen sind wenigstens der staatlichen Kontrolle und eingehenden staatlichen Reglementierung unterstellt; ich erinnere an die Privat-Eisenbahnen in Europa, an den Verkehr der Strafsenbahnen, Omnibus, Droschken in den Städten. Oder sie sind von selbst nach den bittersten Erfahrungen und dem Zusammenbruch der auf freiem Wettbewerb beruhenden Wirtschaft zu den schärfsten Formen der Kartell- und Trustbildung gelangt, wie die amerikanischen Bahngesellschaften. Oder endlich es ist durch freie Abreden aller Beteiligten eine straffe Ordnung durchgeführt worden. Ein derartiges privat betriebenes und dennoch vollkommen einheitlich organisiertes Verkehrsgewerbe stellt die Spedition dar, ein anderes Gewerbe, das mit überwiegender Zustimmung der öffentlichen Meinung gerade jetzt zu besserer Organisation übergeht, ist die Binnenschiffahrt. Wenn Sie in diesem Zusammenhang auch den Verkehr geistiger Güter gelten lassen wollen, so gilt von ihnen ganz Ähnliches. Denken Sie nur an das Reichsmonopol des interlokalen Zeitungsversands, an das tatsächliche Weltmonopol grofser, staatlich geförderter und kartellierter Gesellschaften für den telegraphischen Nachrichtendienst, an die geschlossene private Versandorganisation des deutschen Buchhandels. Auch unsere Zeitungsverleger arbeiten in ihrem Verein tatkräftig an einer straffen Organisation und an der Einschränkung des preisdrückenden Wettbewerbs.

Die Seeschiffahrt untersteht dem wichtigsten Organisationsfaktor unseres Inlandverkehrs, der staatlichen Einwir-

kung, nur sehr bedingt. Der grofse Unterschied der Meeresstrafsen von denen des Landes ist ja, dafs die Reglementierung des Verkehrs seitens eines Staates auf dem Weltmeer nicht möglich ist, da der Verkehr von Staat zu Staat geht und sich überwiegend aufserhalb der Grenzen des Heimatlandes vollzieht. Natürlich gibt es auch auf dem Meere eine ganze Menge staatlicher Regeln. Wer ein modernes Schiff erstmals genauer überholt, der staunt geradezu über die Fülle von Gesetzen und Regeln und Bekanntmachungen, die dort angeschlagen und ausgelegt und aufgehängt sind: zur Sicherung der Passagiere und der Mannschaft, über Luftraum und Beladungsgrenzen, Bootsdienst und Rettungswesen, über Ausrüstung und Zustand der Schiffe. Das trifft aber alles die Schiffe, die Werkzeuge des Seeverkehrs, nicht diesen selbst. Über Abfahrtstage und Schnelligkeit, über Passage- und Frachtraten, über Häufigkeit und Richtung der Verbindungen gibt es keine staatlichen Vorschriften. In den Reichspostverträgen erscheint der Staat, der seine Post befördern läfst und seiner Ausfuhr neue Wege erschliefst, auch nur als eine Partei, und jede private Firma, die es bezahlen kann und deren grofser Verkehr es erforderte, könnte ähnliche Beförderungsverträge mit einer Reederei abschliefsen und sich bestimmte Abfahrtstage, bestimmte Ladefähigkeit und Schnelligkeit und Ähnliches vertraglich zusichern lassen.

Noch weniger als zur staatlichen Reglementierung eignet sich die Reederei zum staatlichen Betriebe: wirtschaftlich nicht, weil dies Gewerbe stets in der schärfsten Zugluft der internationalen Konkurrenz steht, sich Tag für Tag jeder Strömung der wirtschaftlichen Konjunktur anpassen und seine Dispositionen oft zweimal am Tage ändern mufs, schneller als ein Bericht an einen hohen Vorgesetzten kanzliert oder eine Vorlage an den Reichstag gedruckt werden kann. Politisch nicht, weil die vielseitigen Geschäfte in fremden Landen oft und oft zu kleinen Konflikten führen, in denen ein Privater manch zweifelhaftes Recht Recht sein lassen und sich mancher Willkür fügen mufs, wo der Staat seine Würde aufrechterhalten und sein Recht verfechten müsste. Den Millionen Verwickelungen des internationalen Wirtschaftslebens würde der notwendig schwerfällige und empfindliche Apparat der staatlichen Verwaltung nicht einen Tag im Jahre Genüge leisten können, ohne dafs entweder

die unantastbare politische Stellung der Grofsmacht oder aber die Rentabilität des Verkehrs und die Interessen, denen der Verkehr dient, Schaden litten.

Nun sind aber dem deutschen Denken Organisation und staatliche Bevormundung des Wirtschaftslebens so verwandte Begriffe, dafs man der Seeschiffahrt, die sich frei von staatlicher Regelung entwickelt hat und in der man deshalb das Urbild eines freien Gewerbes sieht, vielfach überhaupt keine Organisation zutraut.

Man meint, dafs gerade hier der freie Wettbewerb sich frei und ungestört entfalten müsse. Die gewaltige Organisationstätigkeit gerade der deutschen Reederei hat die öffentliche Meinung im Binnenlande anfangs kaum beachtet, und als sie sich in neuester Zeit der Beachtung aufdrängte, da hat man flugs die von den Industriekartellen entnommenen Mafsstäbe angelegt und tiefschwarze Zukunftsbilder gemalt — ganz entgegen der Beurteilung des Landverkehrs. Im Bahnverkehr wird jede neue Vereinbarung und jede Betriebsvereinigung als ein nationaler Fortschritt gefeiert. — Wenn über den Seeverkehr jetzt noch so ganz entgegengesetzt geurteilt wird, so wird sich das bei besserer Vertrautheit mit dessen Lebensbedingungen und Leistungen von selbst ändern. Die kraftvollen Organisationsbestrebungen in der Seeschiffahrt dürften in Zukunft als ein Merkmal dafür angeführt werden, dafs die grofsen Reedereien, obschon vollkommen private Gesellschaften, sich nicht minder als die staatlichen Verwaltungen als Diener des Handels und der Produktion und als Organ der nationalen Wirtschaft fühlen, die dieser ganz bestimmte Leistungen dauernd sicherstellen müssen. Die deutschen Reeder haben hier aus eigenem Antriebe die Rolle der Gesetzgebung und der Polizei übernommen und — zugleich auch im eigenen wohlverstandenen Interesse — eine Organisation geschaffen und eine Konzentration bewirkt, mit denen kein anderes Land wetteifern kann. Deutschland hat die beiden gröfsten Schiffahrtsgesellschaften der Welt; von der deutschen Tonnage gehören 76,6 pCt. den gröfseren Reedereien von mehr als 30 000 Tons an, in England nur 52,5 pCt. und im Durchschnitt der Weltflotte nur 49,3 pCt. Der Anteil der Liniendampfer ist in Deutschland noch höher, in England aber weit niedriger als diese Zahlen. Auch unter sich sind die Reedereien

in Deutschland geschäftlich vielseitiger und enger verbunden als anderswo. Und diesem Umstand verdanken sie zum guten Teil ihre erheblichen geschäftlichen Erfolge im internationalen Wettbewerb.

Ein gewisses Gefühl für die Bedeutung der Organisation konnten Sie alle in der öffentlichen Meinung verspüren, als vor Jahresfrist amerikanische Bankiers und Reeder unter Führung von Mr. Morgan den sogenannten Morgantrust schufen, als sie eine Anzahl amerikanischer und englischer Schiffahrtsgesellschaften unter einheitlicher amerikanischer Leitung zusammenschweifsten. Da konnte man auch bei uns hören, dafs von dieser Organisation des Seeverkehrs eine enorme Verbesserung der Produktionsbedingungen Amerikas zu erwarten sei — es liefen auch viele Übertreibungen mit unter —, man konnte hören, dafs die amerikanische Volkswirtschaft einen grofsen Sieg über England errungen habe, das zwar in der Gröfse seiner Handelsmarine und ihren Verkehrsleistungen allen anderen Völkern zusammen ungefähr gleichkommt, dessen Reederei aber sorglos zersplittert war und die den neuen, aufstrebenden Wettbewerbern gegenüber erforderliche Organisation vernachlässigt hatte. Da konnte man aber in Deutschland auch sehr viel beschämende Unkenntnis der eigenen Schiffahrt gewahren: vor allem die Befürchtung, wenn die englische Reederei vor den Amerikanern kapitulieren müsse, dann würde die so viel schwächere deutsche schliefslich erst recht kapitulieren müssen. Und als Deutsche und Amerikaner auf gleichem Fufse ein Bündnis schlossen, nahm die deutsche öffentliche Meinung es als selbstverständlich an, dafs die Deutschen schlechter weggekommen seien und nur der Not gehorcht hätten. Das ist alles durchaus unrichtig. Deutschland war in dieser Hinsicht durchaus nicht schwächer, sondern weit stärker als England, weil eben seine Organisation seit Jahrzehnten sorgfältig ausgebildet und weit kräftiger als irgend eine englische war. Die deutsche Reederei gehorchte auch durchaus nicht der Not. Vielmehr war diese Organisation des atlantischen Verkehrs ein altes deutsches Bestreben, und den Bund hätten schon vor einem Jahrzehnt die Engländer mit den deutschen Reedereien schliefsen können, wenn diese nicht in nationaler Selbstgenügsamkeit und Überhebung allen Ausländern die Bündnisfähigkeit abgesprochen

hätten, und wenn nicht später ihre gegenseitige Eifersucht stets einen befriedigenden Bund gehindert hätte. Deutsche Vorbilder und Erfolge lagen dem amerikanischen Vorgehen zugrunde. Die deutsche Hilfe erleichterte ihnen die Neubildung. Das deutsche Bündnis gab ihrer Organisation erst die volle Wirksamkeit. Das deutsche Element ist trotz der amerikanisch-englischen Verschmelzung in dem Bunde auch zahlenmäfsig keineswegs das schwächere. Was im vorigen Winter als eine unvergleichliche amerikanische Leistung in unseren Zeitungen angestaunt wurde, war eine Vereinigung von 600 000 und einigen Tons unter einer Leitung. Was nicht beachtet wurde, war, dafs in Deutschland diese Leistung ohne viel Aufhebens bereits zweimal vollbracht war, in den Flotten der Hamburg—Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd. Beide verfügen jetzt zusammen über mehr als 1 200 000 Tons, und sie sind in ihrem Betriebe so eng verbunden, dafs der gröfsere Teil ihrer Einnahmen in gemeinsame Kassen fliefst, dafs sie dem Auslande gegenüber tatsächlich eine Einheit darstellen, die noch durch vielfache Betriebsvereinigungen und Abreden mit mittleren deutschen Reedereien, durch Poolverträge und Vereinbarungen mit ausländischen Gesellschaften verstärkt ist. Diese Organisation und nicht der Morgantrust, dem jetzt nach dem amtlichen amerikanischen Berichte mit den zahlreichen Neubauten 1 034 884 Tons angegliedert sind, stellt die gröfste nationale Schiffahrtsvereinigung dar, welche die Welt kennt. Und ihre in zwei Menschenaltern zäh und stark gewachsene, rein deutsche Bildung dürfte auch in ihrer Aktionskraft und Festigkeit keinen Vergleich zu scheuen haben mit dem erst kürzlich aus fremden und gegnerischen Gesellschaften gebildeten Trust.

Um die Entstehung unserer grofsen nationalen Schiffahrtsorganisation von ihren Anfängen an zu überblicken, müssen wir ein gut Stück Geschichte der modernen deutschen Handelsschiffahrt überfliegen und zwar die mindest bekannten Partien. Jede für sich sind die einzelnen grofsen Reedereien in Deutschland jetzt auch dem Inland einigermafsen geläufig. Aber die vielfachen einigenden Fäden, die sich von einer zur anderen spinnen, ihre gemeinsamen Einrichtungen dürften heut das wenigst bekannte Gebiet unserer Handelsschiffahrt sein und auch deshalb zu näherer Betrachtung locken.

Die Subjekte der wirtschaftlichen Verständigung sind die gröfseren Reedereien, welche ihre Schiffe regelmäfsig auf bestimmten Gebieten beschäftigen, sie für eine bestimmte Fahrt bauen und mit ihnen regelmäfsige Linien betreiben. Wenn zwei solcher Gesellschaften auf gleichen Gebieten zusammentreffen, dann wird zwischen ihnen alsbald die Frage, ob Verständigung oder Kampf, akut. Die Schiffahrt »in wilder Fahrt«, welche die Schiffe je nach Bedarf auf allen möglichen Gebieten und für jede Art von Frachtfahrt beschäftigt, kann ihrer ganzen Organisation nach keine zähen Ratenkriege durchführen; sie hat nicht die Macht, diese durchzuführen, und sie kann leicht einem übermächtigen Gegner und einer widrigen Konjunktur auf ein anderes Gebiet hin ausweichen. Mit ihr ist eine feste Vereinbarung weder nötig noch durchführbar. Da in England die »Tramp-Dampfer«, die Schiffe der wilden Fahrt, eine weit gröfsere Rolle spielen, wurden die Organisationsfragen dort weniger sorglich behandelt als in Deutschland, wo die festen Linien das Regiment haben.

Wir können nun die interessante Tatsache feststellen, dafs sobald der ersten grofsen regelmäfsigen Linie in Deutschland eine zweite konkurrierend zur Seite trat, die beiderseitigen Verwaltungen sofort, bevor noch die zweite Linie fuhr, eine Verständigung für naturgemäfs und geboten hielten. Die erste Linie war die Hamburg—Amerika Linie in Hamburg, die seit 1848 mit Seglern, seit 1856 mit Dampfern zwischen Hamburg und New York fuhr. Die zweite Linie war der Norddeutsche Lloyd, der 1857 in Bremen begründet wurde, im Sommer 1858 seine Fahrten aufnahm und 1859 mit vier Dampfern einen regelmäfsigen 14tägigen Dienst eröffnen konnte. Schon im März 1858 wurde damals in der Hamburger Generalversammlung mitgeteilt, dafs mit dem Lloyd eine Vereinbarung wegen eines gemeinsamen Fahrplanes und alternierender Abfahrten angebahnt sei Die Einigung scheiterte damals dann freilich doch noch. Es fehlte die Übung, und es fehlte vor allem die Not. Die Hamburg—Amerika Linie hatte seit Jahren ihre Expeditionen am 1. und 15. jedes Monats und hatte seit 10 Jahren ihre Kundschaft daran gewöhnt und ihre Kontrakte darauf aufgebaut. Sie wollte diesen Vorteil natürlich beibehalten, während der Lloyd durch Expeditionen an einem bestimmten Wochentag, an jedem Sonnabend, einen

sachlichen Fortschritt, zugleich aber einen Vorteil für sich gegenüber der älteren Konkurrenz erstrebte. In Hamburg hiefs es, bei dieser Abweichung von dem Hergebrachten würde das ganze Unternehmen als ein völlig neues und gemeinsames dem Publikum erscheinen, und man könne der bereits bewährten Gesellschaft nicht zumuten, darauf einzugehen. So wurde keine Einigung erzielt. Jedoch hielt sich der Lloyd, anfangs wenigstens, in den Preisen in Übereinstimmung mit der älteren Linie. Im nächsten Jahre wurde von neuem eine Einigung versucht, aber der Lloyd wollte sich nicht dazu verstehen, seine Fahrten am 8. und 23. zwischen dem 1. und 15. der Hamburger einzuschieben, sondern wollte einen der dem Publikum bekannten alten Expeditionstage für sich haben, während die Hamburger nicht ihren regelmäfsigen 14tägigen Turnus zerstören lassen wollten.

Der Lloyd bot jetzt zugleich mit seinen Vorschlägen über die neuen Abfahrtstage feste bindende Vereinbarungen über Passagepreise und Frachtsätze an. Die Hamburger Gesellschaft hatte, wie erwähnt, gegen eine so enge Einigung mit einem noch unbewährten Unternehmen Bedenken und schlug ihrerseits vor, jede Kompanie solle ihre Passagepreise und Frachtsätze selbständig bestimmen, sie dann aber sofort vor Inkrafttreten der anderen mitteilen, damit diese es in der Hand habe, analog vorzugehen und sich danach zu richten, damit ein Ratenkrieg und ein überrumpelndes Unterbieten den Auswanderern und Beladern gegenüber, insonderheit mitten in der Saison, vermieden werde. Die Verhandlungen wurden nicht zu Ende geführt. Die Hamburger hatten inzwischen schon mit dem Anzeigen nach dem vorgeschlagenen System begonnen, der Lloyd jedoch warf ohne Voranzeige die Zwischendecksrate und teilte nachträglich mit, dafs er nach Scheitern der umfassenden Vereinbarung jede anderweite Verständigung von der Hand weise.

Mit dem Ausdruck des Bedauerns wurde den Generalversammlungen das Scheitern einer Vereinbarung mitgeteilt. Jedoch waren beide Gesellschaften zunächst so klein, die Wirtschaftsverhältnisse so primitiv, die Verwaltungen spekulativer Waghalsigkeit so abgeneigt, dafs es mit dem Wettbewerb noch nicht ängstlich wurde. Bremen und Hamburg waren für damalige Begriffe so weit voneinander entfernt und hatten jede ihr Hinterland für sich; die Verwaltungen waren verständig genug, jede

für sich die Raten auf vernünftiger Höhe zu halten und einander möglichst wenig zu nahe zu kommen — kurzum, damals machte sich das Fehlen einer Verständigung wenig bemerkbar. Wenn eine der beiden Gesellschaften Schiffe verlor und den Dienst zeitweise einschränken mufste, verdiente die andere für diese Zeit wohl etwas mehr, aber auch wenn beide Betriebe voll im Gange waren, begegnen uns keine Klagen. Um den Vorrang konkurrierten beide mit immer besseren Schiffen und mit lebhaften Bemühungen, die Postbeförderung übertragen zu erhalten. Aber im ganzen entsprachen beide dringenden Bedürfnissen ihrer Heimatstädte und konnten beide bestehen. Beide Gesellschaften hatten im allgemeinen gute Jahre, waren Anfang der 70er Jahre stattlich angewachsen und prosperierten glänzend. Mehrere Versuche von Amerika aus, in den 60er Jahren dem Lloyd eine Konkurrenz an die Seite zu stellen, wurden von dessen leistungsfähiger Verwaltung mit Leichtigkeit aus dem Felde geschlagen.

Da kam beiden Gesellschaften mit den Gründerjahren von aufsen eine neue scharfe Konkurrenz, die beide empfindlich schädigte, und erst da sollte die Not sie zusammenführen. In Hamburg entstand die Deutsche Transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, gemeinhin Adler-Linie genannt, welche mit grofsen neuen Dampfschiffen seit September 1873 in der Fahrt Hamburg—New York erschien. Neben die solide Geschäftskenntnis der alten »Paketfahrt« trat das spekulative Vertrauen auf den Bestand und Fortgang des riesigen Geschäftsaufschwungs zu Anfang der 70er Jahre; neben das aus kleinen Anfängen allmählich und mit Sorgen grofsgezogene, auf die Hamburger Geschäftswelt gestützte Unternehmen der fertig in die Welt springende Grofsbetrieb binnenländischer Aktionäre und hauptstädtischen Grofskapitals. Die neue Linie warf sofort die Frachten, die andere mufste folgen; dadurch erhielten die Gesellschaften zunächst reichlich Ware, weil nunmehr bei der Billigkeit viel Segelschiffsgüter sich den Dampfern zuwandten, aber verdient wurde dabei nicht. Ähnlich ging es beim Werfen der Passageraten, wodurch zunächst durch Beschränkung der indirekten Auswandererbeförderung über England ein Erfolg erzielt wurde. Jedoch zeigte sich bald, dafs die so festgesetzten Raten keinen Verdienst mehr bringen konnten. Die beiden

Hamburger Gesellschaften bauten, um sich zu überbieten, teurere Schiffe, als der Sachlage entsprach. Sie vermehrten hastig ihr Kapital. Nachdem die Hamburg—Amerika Linie noch für 1873 12 pCt., vorher 16 und 20 pCt. Dividende verteilt hatte, brachte das Jahr 1874 einen direkten Betriebsverlust von 2 Millionen statt vorher 3 Millionen Gewinn. Über die kämpfenden Gesellschaften war noch dazu mit voller Wucht die Krise hereingebrochen, deren Einwirkungen sie unter der Herrschaft der Kampfpreise schutzlos preisgegeben waren. Die Raten waren bis auf 90 Mark für den Zwischendeckspassagier geworfen; unter der Hand wurden Plätze noch billiger ausgeboten. Nur in den stabil bleibenden Kajütspreisen hatte die Hamburg—Amerika Linie, deren durch lange zuverlässige Bedienung gewonnene Kunden ihr treu blieben, eine kleine Hilfe.

Die Verhältnisse der Hamburg—Amerika Linie drängten 1874 gebieterisch auf eine Beendigung des ruinösen Wettbewerbs, und ihr Konkurrent, die Transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, kämpfte nur noch, um für Aufgabe des Wettbewerbs einen günstigen Preis zu erzielen. Um hohen Preis entschlofs sich die Hamburg—Amerika Linie, ein Ende zu machen, um wenigstens die Hand freizubekommen, normale Verhältnisse auf dem Frachtenmarkte wieder herzustellen und den unabsehbaren Verlusten ein Ende zu machen. Sie übernahm den ganzen Betrieb der Adler-Linie und zahlte dafür 7½ Millionen in Aktien und 5½ Millionen in Prioritäten der Gesellschaft. Ein voraufgegangener Versuch, sich über gemeinsame Fracht- und Passageraten zu verständigen, war gescheitert.

Von vornherein wurden die schweren Nachteile der Abmachung nicht verkannt. Die Gesellschaft kaufte sehr teuer ein grofses Schiffsmaterial, für das in nächster Zeit keine Aussicht auf vollständige lohnende Verwertung und bei den sinkenden Schiffspreisen keine Aussicht auf verlustlosen Verkauf war. Die aufliegenden Schiffe und die grofse Obligationsschuld erwiesen sich als schwere Last, und in der Folge wurde nach mehreren dividendenlosen Jahren erst dann eine durchgreifende Besserung erzielt, als man sich mit allgemeiner Zustimmung der Aktionäre zu einer Herabsetzung des Aktienkapitals von 22½ auf 15 Millionen, jeder Aktie von 1500 auf 1000 Mark, entschlofs und als man von der übergrofsen Flotte allmählich durch verlustbringende

Verkäufe — auch der Untergang verschiedener Schiffe half dazu — den überflüssigen Teil abstofsen konnte.

Andererseits hätte die Fortführung des Kampfes weitere Verlustjahre in sichere Aussicht gestellt und die Beschaffung grofser Kapitalien erfordert, die bei diesen Aussichten nur zu sehr ungünstigen Bedingungen zu erhalten waren. Durch das Zugreifen und die Aufwendung der für damals riesigen Mittel erhielt man nun immerhin eine Machtstellung, dafs man sich sagen konnte, in absehbarer Zeit werde in Hamburg niemand gleich hohe Summen riskieren und in eine erneute Konkurrenz eintreten wollen.

Vor allem aber ging neben der Aufsaugung der Adler-Linie eine Abrede mit dem Norddeutschen Lloyd einher. Dieser hatte natürlich ebenfalls von der Krise und dem Ratenkriege empfindlich mitgelitten. Er hatte zwar eine Konkurrenz in Bremen vermieden, da er selbst in den Gründerjahren sein Unternehmen ganz aufserordentlich und, wie sich später herausstellte, über den Bedarf hinaus vermehrt hatte. Dadurch war die durch Überangebot von Räumte entstehende Verlegenheit noch verschärft worden. Auch ihm war die Sanierung dringend erwünscht, und er bot also den Hamburgern die Hand zu einer Vereinbarung zwecks gemeinsamer Heraufsetzung der Raten. Auf dies Bündnis gestützt, konnte die Hamburg—Amerika Linie das grofse, sonst über ihre Verhältnisse und ihre geschichtliche Stellung hinausgehende Unternehmen der Verschmelzung mit der Adler-Linie wagen. Die lose Form der Abrede bewährte sich zur Beseitigung der akuten Mifsstände durchaus, wenn sie auch beim damaligen unentwickelten Stand der Dinge noch keine dauernde Wirkung haben konnte.

Dieses Zusammentreffen, das Aufkaufen einer schwächeren Konkurrenz und gleichzeitig das Bündnis mit der mächtigsten, ist geradezu ein Schulfall. Es hat sich seither in der Geschichte der deutschen und der internationalen Schiffahrt mehrfach wiederholt, zuletzt bei der Einfügung der englischen Reedereien in den amerikanischen Trust und dessen Bündnis mit den deutschen Gesellschaften.

Damals hatte nach der Fusion die Hamburg—Amerika Linie eine gröfsere Flotte als irgend eine andere Reederei der Welt.

Trotzdem war für sie das Bündnis mit dem Lloyd nicht eine unvollkommene Fortsetzung der Fusion, sondern die naturgemäfse und notwendige Ergänzung dazu. Nur wenn fernere Konkurrenz ausgeschlossen war, wenn weitere Kosten nicht drohten, konnten sich die schweren Kosten der Fusion rentieren, konnte der Kredit dafür beschafft werden. Dafs dem Bündnis kein Versuch des Aufkaufs folgen würde, deshalb konnten die Bremer unbesorgt sein. Die Hamburger Fusion war von vornherein so gemacht, dafs sie alle finanziellen Kräfte der Unternehmer erschöpfte und auf lange Jahre hinaus band. In Bremen — ebenso wie in Hamburg — ist das Gros der Schiffahrtsaktien in aufserordentlich festen Händen, bei Kaufleuten, die nicht nur mit dem Wert der Aktien, sondern mit ihrem ganzen Beruf und Geschäft an der grofsen Reederei und ihrer Leitung in vaterstädtischem Sinne interessiert sind. Für all diese Leute haben die Aktien einen ganz besonders hohen Affektions- und Geschäftswert, und sie müfsten unverhältnismäfsig teuer bezahlt werden, viel teurer, als irgend ein Fremder sie verwerten könnte. Man darf sich da durch den kleinen Teil der Aktien, die an der Börse schwimmen und leicht beweglich der Spekulation dienen, nicht täuschen lassen. Es steht fest, dafs dort nur kleine Mengen und Umsätze die Schwankungen bewirken. Angenommen, die Bremer Aktien wären zu einem sehr hohen Preise aufgekauft, dann würden die früheren Inhaber schon am nächsten Tage zusammengekommen sein und kalkuliert haben: jetzt sitzt die Konkurrenz auf übermäfsig hoch einstehendem Material. Damit kann sie nicht billig arbeiten, geborgt wird ihr auch nichts mehr darauf. Sie mufs jedem Angriffe einfach stillhalten. Wir dagegen haben jetzt Bargeld wie nie; wir machen ihnen jetzt eine Konkurrenz auf, dafs ihnen die Augen übergehen, und wenn sie nicht mehr mittun können, nehmen wir unseren Besitz billig zurück.

Für den Lloyd war also das Abkommen keineswegs Notbehelf oder Schwierigkeit, aber ebensowenig eine Dummheit. Gewifs war der Partner überkapitalisiert, und erst die Zukunft mufste zeigen, ob er unter den neuen günstigeren Arbeitsbedingungen sein hohes Kapital verzinsen konnte oder ob er es erst reduzieren mufste. Das hing davon ab, ob die nächsten Jahre gute oder schlechte Zeit waren. Aber das ging nur die Hamburger

Aktionäre an. Der Betrieb war auf jeden Fall auf eine gesunde und aussichtsvolle Basis gestellt, und selbst ein Zusammenbrechen der gegenwärtigen Gesellschaftsform hätte nur zur Folge haben können, dafs sich alsbald ein Nachfolger fand, der unter den gleichen, vernünftigen Voraussetzungen in das Geschäft eintrat. Dem Lloyd aber brachte das Abkommen die gleichen Vorteile wie den Hamburgern, ohne dafs er zu deren teurem Preis dafür beitragen mufste. Er war also tatsächlich der, der das beste Geschäft dabei machte. Gleich den Hamburgern hatte auch er der hastigen Vermehrung der Tonnage und dem Eingreifen der Adler-Linie schwere Jahre zu verdanken gehabt; aber während die Hamburg—Amerika Linie noch jahrelang an den Folgen des Kampfes krankte, konnte der Lloyd schon früher sich wieder rühren, schon 1875 eine neue Linie nach Brasilien einrichten, Anfang der 80er im Schnelldampferdienst die Führung übernehmen und seit 1878 wieder Dividenden verteilen, ohne dafs er den stark erweiterten Betrieb vorher hätte reduzieren müssen. Mit diesen Ereignissen beginnt eine Periode, in welcher der Lloyd eine raschere Entwicklung nahm und die Hamburger Freunde für längere Jahre überflügelte.

So sehen die Anfänge der Kartellierung der deutschen Schiffahrt aus. Rührend bescheiden sind die Anfänge dessen, was wir jetzt Trustbildung nennen. Schon vor den beschriebenen Ereignissen setzte eine Reihe von Organisationsbestrebungen ein, die für die deutsche Schiffahrt charakteristisch sind. Das englische Beispiel der Dampfschiffahrt zeigte im allgemeinen, dafs sich für jede Fahrt eine spezielle Linie bildete. Die Amerikaner hätten vielleicht für jede Fahrt drei Linien gebildet und nachher, wenn alle sich festgefahren hätten, mit einem Gewaltstreich mehrere Dutzend davon zu einem Trust zusammengeworfen. Die deutsche Art der Vertrustung macht einen ungleich bescheideneren Eindruck. Sie ist aber solider und sehr viel billiger; sie vollzog sich ganz allmählich so, dafs die bestehenden Gesellschaften neue Linien von vornherein mit übernahmen und sie aus kleinen Anfängen herausarbeiteten. Der Lloyd hatte sich von Anfang an ein weiteres Ziel gesteckt; »regelmäfsige Dampfschiffverbindungen mit europäischen und transatlantischen Ländern«, während die »Paketfahrt« anfangs ausdrücklich auf die Route Hamburg—New York beschränkt wurde.

Gleich im Anfang unterhielt der Lloyd aufser der amerikanischen eine Dampfschifflinie nach England und Flufsschiffahrt auf der Weser. 1863 trat eine Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg hinzu. Später kamen noch die Fahrten nach den Nordseebädern, die übrigens auch die Hamburg—Amerika Linie zeitweise betrieb.

Die Hamburger Gesellschaft hatte zwar frühzeitig schon mehrere Schiffe (Segler) in wilder Fahrt auf anderen Gebieten beschäftigt. Zur Einrichtung einer zweiten Linie aber entschlofs sie sich erst im Jahre 1867. Mit hanseatischer Sorgsamkeit verfolgte die Hamburg—Amerika Linie, dafs ihre Schiffe nach New York nur im Sommer gute Erträge brachten. Im Spätherbst nahmen die Ladungen ab. Nun wufste man aber, dafs gerade zu dieser Zeit die Baumwollausfuhr der südlichen Häfen begann. 1867 wurde deshalb mit den New Yorker Schiffen eine Winterlinie nach New Orleans und Havana eingerichtet, die freilich nicht rentierte und 1873 für lange Zeit eingestellt wurde. Ungeeignete Schiffe, schwierige Hafenverhältnisse und die Konkurrenz wirkten zu dem Mifserfolg zusammen. Konkurrenz machten auch die Bremer, die im Herbst 1869 die Fahrten nach New Orleans und Havana aufnahmen und dafür besondere, flachgehende Schiffe einstellten. Deren Linie hielt sich länger, wurde aber im Jahre 1884 ebenfalls der geringen Erträge wegen aufgegeben.

Inzwischen war auch für Westindien die Zeit gekommen, wo man statt der Segler das vollkommenere Beförderungsmittel der Dampfer haben wollte. Statt dafs nun, wie es nahe lag, die nach Westindien handelnden Hamburger Häuser mit den Besitzern der dorthin verkehrenden Segler zusammen eine neue Dampferlinie gründeten, wandte man sich vertrauensvoll an die Hamburg—Amerika Linie, sie möchte ihre bewährten Schiffe, ihre tüchtigen Leute und ihre vortreffliche Organisation in den Dienst dieses neuen Bedürfnisses der Vaterstadt stellen. Direktor Godeffroy erklärte seinen Aktionären sofort, dafs die ehrenvolle Geschichte ihrer Gesellschaft dieser die patriotische Pflicht auferlegte, dem deutschen Handel auch nach anderen Weltgegenden zu dienen. Dazu kam die Tatsache, dafs in der New Yorker Fahrt stets schnellere Schiffe verlangt wurden, und die deutsche Sorglichkeit sträubte sich, die älteren, gut gehaltenen und noch leistungsfähigen Dampfer einfach abzustofsen. Sie ergriff erfreut

die Gelegenheit, diese auf anderen Gebieten noch nutzbar zu machen. So richtete die Gesellschaft 1871 eine Linie nach Westindien ein, wo besonders auch auf die Weiterbeförderung der an der Westküste angesammelten und über die Landenge von Panama geschafften Güter von Colon aus Bedacht genommen wurde. Bald zeigte sich, wie klug die Hamburger Kaufleute gewesen waren, die altbewährte Gesellschaft für diesen Zweck anzurufen. Die westindische Linie erforderte trotz der sorgfältigsten Fahrpläne und trotz aller oft versuchten Verbesserungen fast ein Jahrzehnt lang fortwährend Zuschüsse, bevor Jahre der Ernte kamen. Es gehörte die ganze hanseatische Zähigkeit dazu, dies Gebiet festzuhalten, und die späteren bescheidenen Gewinne dieser Linie sind schwer verdient. Aber die Gesellschaft hielt fest. Obgleich in jeder Generalversammlung Jahre hindurch einige Unzufriedene aufstanden und beklagten, dafs fortwährend für das schwere Geld hamburgischer Aktionäre deutscher Patriotismus, aber kein Geschäft betrieben würde, hielt doch das Gros der Versammlung treu zur Direktion. — Ähnlich wie in Hamburg waren die Kaufleute in Bremen an den Lloyd herangetreten, und auch dieser unterhielt von 1871 bis 1874 eine Linie nach Westindien, machte grofse Anstrengungen, sich dort festzusetzen, richtete wie die Hamburger Gesellschaft einen Interkolonialdienst in den westindischen Gewässern ein, und die Hamburger machten zu der Konkurrenz nicht gerade freundliche Gesichter. Jedoch sah man in Bremen bald ein, dafs hier nicht zwei deutsche noch aufser den staatlich subventionierten fremdländischen Gesellschaften Platz hatten; der zuletzt Gekommene zog seine Schiffe wieder aus dem Verkehr; nachdem alle Anstrengungen sich als fruchtlos erwiesen, und grofse Summen zugesetzt waren, hob der Lloyd im April 1874 die westindische Linie auf.

1868 richtete der Lloyd seine Verbindung nach Baltimore, 1875 eine Linie nach Südamerika ein, die er schon 1878 in zwei Linien, nach Brasilien und dem La Plata, trennte.

Der Anfang der 80er Jahre brachte den deutschen Gesellschaften gute Zeiten. Diese erklärten es auch, dafs die von Bremer Seite im Jahre 1881 vorgeschlagene Abrede über Erhöhung der Raten für Zwischendeckspassagiere nicht dringend erschien und scheiterte. Die Hamburger Direktion erklärte ihrer

Generalversammlung, sie hätte in den Vorschlägen keine genügenden Garantien für die Sicherheit der eigenen Gesellschaft gefunden. Der Lloyd versuchte die Abrede damals durch plötzliche Herabsetzung der Preise zu erzwingen, die Paketfahrt mufste vorübergehend folgen. Doch gingen beide Gesellschaften, sobald es die Wirtschaftslage gestattete, von selbst wieder hoch. Der Lloyd ging nun mit der Erbauung von Schnelldampfern entschlossen vor und hatte schon seit 1883 eine wöchentliche Schnelldampferfahrt nach New York. Seine Tonnage wuchs dadurch über 100 000 Tons. Seit 1885 übernahm er nach Vertrag mit dem Reich die Reichspostlinien nach Ostasien und Australien. Die Erbauung einer ganzen Klasse mittlerer Schiffe für Frachten und Auswanderer und die Inangriffnahme der grofsen Bremerhavener Anlagen schlossen für den Lloyd das Jahrzehnt günstig ab. Schon 1889 konnte das Aktienkapital des Lloyd von 30 auf 40 Millionen erhöht werden.

Aber nur in Bremen ging die Entwicklung dieses Jahrzehnts ungestört vor sich. Die Hamburger Gesellschaft fand sich dagegen bald einer neuen Konkurrenz und schliefslich der Notwendigkeit einer neuen Fusion gegenüber. Sie war allmählich beträchtlich hinter den Bremern zurückgeblieben, blieb bei ihrem Kapital von 15 Millionen stehen. Jedoch hatte auch sie ihre Flotte stattlich vergröfsert und bis 1882 gute Resultate erzielt. Da mufste sie im Frühjahr 1884 von einer aufserordentlich scharfen Konkurrenz berichten, die sich nirgends so empfindlich geltend machte wie in Hamburg und die Frachtsätze auf einen Stand geworfen hatte, so niedrig, wie er im Dampfschiffsverkehr überhaupt noch nicht dagewesen war. Für 1883 gab es infolgedessen nur 4 pCt. Dividende. Für Hamburg war der Kampf deshalb am schärfsten, weil sich hier die alte Reederei von Rob. M. Sloman & Co. mit der Dampfschiffsreederei von Edw. Carr zu einer »Union-Linie« vereinigte, welche mit Energie und in grofsem Mafsstabe in die Konkurrenz mit den älteren Linien eintrat, dadurch den allgemeinen Wettbewerb unter diesen steigerte und ihn für alle und besonders für die ältere Hamburger Gesellschaft erschwerte. Im Jahre 1884 wurden die Auswandererraten im gleichen Mafse geworfen, wie schon vorher die Frachtsätze. Für dies Jahr konnte überhaupt keine Dividende mehr gezahlt werden. Der Geschäftsbericht der Hamburg—Amerika

Linie hob hervor, dafs dieser Zustand der niedrigen Raten für die Dauer ganz unhaltbar erscheine, dafs jedoch die Bemühungen der Verwaltung, ihm ein Ende zu machen, keine Gegenliebe gefunden hätten.

Im Frühjahr 1885 ergriff die Hamburg—Amerika Linie die Initiative, um alle an der New Yorker Fahrt beteiligten kontinentalen Dampfergesellschaften zu einer Konferenz in Cöln zu vereinigen, in welcher wenigstens hinsichtlich der Zwischendeckspreise dem wildesten Kampfe ein Ende gemacht und der Grundstein zu einer Vereinbarung gelegt wurde. Diese Vereinbarung wurde bald darauf fest formuliert und brachte schon im Herbst bessere Preise. Die Cölner Konferenzen und die Vereinbarungen der kontinentalen Linien aber bestanden in verschiedener Form weiter, wurden später in feste Form gebracht und bilden bis zum heutigen Tage eine wichtige Grundlage des Zwischendecksgeschäfts und der gesamten Passagier- und Frachtfahrt zwischen dem europäischen Festlande und New York.

Im folgenden Jahre 1886 gelang es der H. A. L., zu der allgemeinen Übereinkunft eine solche speziell mit der Union-Linie für Hamburg zustande zu bringen. Zunächst wurde ein Zusammenarbeiten zu gleichen Bedingungen verabredet, und speziell das Passagegeschäft besorgte hinfort die Hamburg—Amerika Linie für beide Parteien gemeinsam. Zu diesem Zweck trat der Chef des Passagegeschäfts der Carr-Linie Herr Ballin, der jetzige Generaldirektor der Hamburg—Amerika Linie, zu dieser über. Die Übereinkunft mit der Union-Linie hat in den nächsten Jahren durchaus befriedigend gearbeitet. Schon im Jahre 1888 jedoch zog die Hamburg—Amerika Linie es vor, die in der Union-Linie beschäftigten Dampfer des Herrn Carr zu kaufen und diese Linie zu absorbieren. Mit der Firma Sloman besteht dagegen die Bundesgenossenschaft bis zum heutigen Tage fort. Diese unterhält in Gemeinschaft mit der Hamburg—Amerika Linie neben deren Kajütslinien eine besondere wöchentlich oder vierzehntägig betriebene Mittwochslinie für Fracht und Zwischendecker direkt zwischen Hamburg und New York. Das Passagegeschäft besorgt die Hamburg—Amerika Linie auch für die Sloman-Dampfer und führt diesen in bestimmtem Verhältnis Passagiere zu. Die ebenmäfsige Festsetzung der Raten ist ver-

traglich sichergestellt. Durch die Hamburg—Amerika Linie gehört die Reederei Sloman auch den nordatlantischen Vereinigungen für den Auswanderer- und Frachtverkehr an.

Das spezielle Hamburger Abkommen erschien um so nützlicher, als auf die Festigkeit der kontinentalen Konferenz der nordeuropäischen Linien doch noch kein rechter Verlafs war. Die Antwerpener Gesellschaft trat im Sommer 1886 nach einjährigem Bestehen wieder aus, und es war nicht möglich, die anfangs festgesetzten Raten strikt und allgemein durchzuhalten.

Für Hamburg aber wurde die lokale Vereinigung noch im selben Jahre gestützt und ergänzt durch eine lose Vereinbarung der Hamburg—Amerika Linie mit den britischen Linien, so dafs für das Hamburger Geschäft einigermafsen stabile Zustände eintraten.

Im grofsen und ganzen bewährten und befestigten sich jedoch allmählich die kontinentalen Abmachungen für den Zwischendecksdienst. In gewisser Weise wurden dadurch auch die Kajütspreise beeinflufst, und so ist für diesen ganzen wichtigen Teil der deutschen und der internationalen Schiffahrt seit bald zwei Jahrzehnten eine leidliche, nur noch selten unterbrochene Stabilität zu konstatieren, wodurch die Gleichmäfsigkeit der Reisekosten und die Regelmäfsigkeit der Abfahrten einigermafsen sichergestellt ist.

Eine weitere Betriebskonzentration brachte der Hamburg—Amerika Linie das Jahr 1890 insofern, als sie in diesem Jahre das gesamte Passagegeschäft auch für die Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Ostafrika-Linie und die Dampfschiffsreederei Hansa übernahm. Für die beiden erstgenannten Linien führt sie die Passagegeschäfte bis heute, ebenso, wie schon erwähnt, für die Union-Linie der Firma Sloman; aufserdem für die Linien Hamburg—England der Reederei Kirsten und der Great Central Railway und für das Auswanderergeschäft der Union-Castle Line nach Südafrika.

Zu Anfang 1892 erhielt die Organisation des Passagegeschäfts ihre definitive Gestaltung. Hamburg—Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, Holland—Amerika Linie in Rotterdam und Red Star Line in Antwerpen traten in fester Organisation im Nordatlantischen Dampferlinienverbande zusammen, machten der scharfen Konkurrenz unter den kontinentalen Linien

endgültig ein Ende und regelten den Zwischendecksverkehr in einer Weise, welche die Möglichkeit schaffte, normale Preise für die Dauer innezuhalten und die Kosten für die Agenturen und ihre Agitation in mäfsigen Grenzen zu belassen. Die Verträge wurden seitdem stetig, erst immer auf ein Jahr, dann jeweils auf mehrere Jahre erneuert und teilweise erweitert.

Allerdings sollte sich bald erweisen, dafs diese Organisation eine vollkommene noch nicht war. Im Jahre 1894 wurde der Auswandererverkehr geringer. Infolgedessen machte sich zwischen den zusammengeschlossenen kontinentalen Reedereien auf der einen und den englischen auf der anderen Seite recht scharf der Wettbewerb um die noch vorhandenen Auswanderer geltend und drückte die Preise. Einigungsversuche, die von kontinentaler Seite angestrebt wurden, hatten in jenem Stadium noch keinen Erfolg. Namentlich für den Zwischendecksverkehr von Amerika, wo also alle diese Gesellschaften auf dem gleichen Boden konkurrierten, machte sich der Wettbewerb aufserordentlich durch Preisdruck fühlbar. Jedoch brachte schon das nächste Jahr 1895 dem Nordatlantischen Verbande einen beträchtlichen Fortschritt insofern, als bei der Verlängerung seiner Verträge auf drei Jahre gleichzeitig auch ein Vertrag mit den gleichfalls unter sich koalierten britischen Konkurrenzlinien auf drei Jahre geschlossen werden konnte. Auch diese mittelbare Heranziehung englischer Linien zu den von deutscher Seite gestützten Verbandsbestrebungen konnte seitdem aufrechterhalten werden.

Im Jahre 1896 spricht der Geschäftsbericht der Hamburg—Amerika Linie allgemein auf Grund der bisherigen Erfahrungen die Überzeugung aus, »dafs nur durch die Herbeiführung von möglichst umfassenden Betriebsgemeinschaften die grofsen Reedereien ihre Geschäfte erfolgreich zu führen vermögen«. Im gleichen Jahre wurde denn auch zu dem Zwischendecksverkehr ebenso der ausgehende Kajütsverkehr in gewisser Weise durch gemeinsame Fixierung der Preise geregelt. Es wurde bestimmt, dafs der Kajütsverkehr nur zu ganz bestimmt vereinbarten Preisen besorgt werden dürfte. Diese Preise wurden für die einzelnen Schiffe je nach ihrer Leistungs- und Anziehungsfähigkeit verschieden geregelt; besonderer Wert wurde auf einen ordnungsmäfsigen Unterschied zwischen den Preisen der I. und II. Klasse und zwischen Kajüte und Zwischendeck gelegt. An

diesen Preisabreden beteiligten sich aufser den vier Linien des Dampferverbandes auch die American Line und die französische Gesellschaft. Für das Kajütsgeschäft blieb es in der Folge bei dieser blofsen Verabredung; sie wurde nicht durch eine Abrechnungsgemeinschaft ergänzt, so dafs in diesem Geschäft jede Reederei auch weiterhin die Chancen ausnutzen kann, die ihr auch bei gleichen und fairen Preisen der Ruf und die Leistungsfähigkeit ihrer Schiffe, die Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit ihres Personals, die Art der Verpflegung und Behandlung der Passagiere geben.

Der Erfolg des nordatlantischen Dampferlinienverbandes wurde Anlafs, dafs Hamburg—Amerika Linie und Lloyd 1893 einen mehrjährigen Vertrag schlossen, nach welchem sie einmal ihre Linien zwischen New York und dem Mittelmeer für gemeinsame Rechnung betrieben, zum anderen den Kajütsverkehr von und nach Hamburg, Bremen und Southampton sowie den gesamten von Europa ausgehenden Frachtverkehr nach bestimmten Grundsätzen regelten und in diesen Branchen der Konkurrenz ihre Schärfe nahmen. Damals hatten die deutschen Verwaltungen zuerst das stolze Bewufstsein, ihre Weltstellung fest fundiert zu haben. Die Geschäftsberichte sprachen es aus, dafs das Bündnis nicht nur die Erwerbskraft beider Gesellschaften beträchtlich erhöhen, sondern dafs es auch den deutschen Gesellschaften eine Machtstellung geben würde, die ausreiche, die sonst bestehende Konkurrenz in ihren Grenzen zu halten und sich gegen neue Konkurrenzunternehmungen erfolgreich zu schützen.

Im kommenden Jahre schon werden von allen kontinentalen Gesellschaften gemeinsam Verbesserungen der Tarife im ausgehenden Warenverkehr vorgenommen, während freilich in dem mehr gewinnbringenden Frachtverkehr von Amerika nach Europa die Konkurrenz empfindlicher denn je war. Auch für den ausgehenden Frachtverkehr gelang es, zwischen den kontinentalen Gesellschaften ein Poolverhältnis herzustellen, welches noch jetzt fortdauert.

Im Güteraustausch zwischen Amerika und Deutschland, wo Amerika hauptsächlich Rohstoffe und Nahrungsmittel sendet, liefert Amerika die weitaus gröfseren Mengen. Nach diesen Mengen richtet sich der Schiffsraum, der dem Verkehr zur Verfügung gestellt wird. In umgekehrter Richtung wird der

verfügbare Raum daher selten voll ausgenützt. Die natürliche Folge ist, dafs der einkommende Güterverkehr der mehr gewinnbringende ist. Er zahlt höhere Raten, um ihn konkurrieren die Linien scharf, auf ihn werfen sich aber auch all die vielen Trampdampfer, die im Passagegeschäft nicht konkurrieren können, im Güterverkehr aber ernstliche Mitbewerber sind und den Linien bis zu gewissem Grade die Preise machen können. Deshalb ist es klar, dafs für diesen Verkehr aufserordentlich schwer Vereinbarungen möglich sind; die Schwankungen dieses Güterverkehrs von Nordamerika nach Europa sind heute das wichtigste Moment für das Ab und Auf, für das Gedeihen oder die Schwierigkeiten der Reederei. Anders liegt die Sache im ausgehenden Verkehr. Seine Erträge locken den Wettbewerb nicht so sehr. Ihm fehlen die Stapelartikel, um welche die Flotte der Trampdampfer konkurrieren möchte. Da aber schon allein die Linien fast ständig mehr Raum haben, als dieser Verkehr braucht, müfste seine Preisstellung im freien Wettbewerb ganz unberechenbar und im ganzen völlig ertraglos werden. Der ausgehende Verkehr mufste zu Vereinbarungen geradezu herausfordern. Keine Vereinbarung freilich kann die Preise hier stark steigern, weil dann sofort eine hungrige Konkurrenz sich auf diese Frachten stürzen und alles verderben würde. Immerhin hat sich ein Minimum von Verdienst erhalten und eine gewisse Gleichmäfsigkeit erzielen lassen, die auch von der deutschen Produktion als wohltätig und richtig empfunden wurde.

Neben den Vereinbarungen für den New Yorker Verkehr entstanden in den 90er Jahren auch solche auf anderen Linien, zum Teil von vornherein viel strammer und einheitlicher, als Pools oder Betriebsgemeinschaften organisiert. —

Da die Worte: Vereinbarung, Pool, Betriebsgemeinschaft noch öfter gebraucht werden, möchte ich aber diese Begriffe und ihre Anwendung in der Schiffahrt hier gleich generell erläutern.

Die gänzliche Betriebsgemeinschaft und auch die teilweise Betriebsgemeinschaft, der Pool, bedeuten im Gegensatz zu der blofsen Verabredung, dem »Agreement«, über Preisfestsetzungen, Abfahrten und anderes — eine gemeinsame Abrechnung. Diese kann nun in verschiedenen Formen stattfinden. Die Partner können übereinkommen, einfach alle Einnahmen des gemeinsam

betriebenen Geschäfts halb und halb, oder nach bestimmten Prozentzahlen zu teilen und dann jedem zu überlassen, seine Kosten damit zu decken. Dann wird auch die gegenseitige Leistung genau in dem übereinstimmenden Verhältnis festgesetzt werden müssen.

Oder aber es kann der Reingewinn geteilt werden. Die Rechnungseinheit bildet in der Schiffahrt die Rundreise eines Schiffes von Heimathafen zu Heimathafen. Für jede Rundreise werden alle Kosten und alle Einnahmen berechnet, aufserdem wird ein bestimmter Prozentsatz zu den Generalunkosten der Gesellschaft dem Schiff belastet; so erhält man den Gewinn oder Verlust jeder Rundreise. Man kann also auch die so erzielten Reingewinne in einen Topf werfen und in bestimmtem Verhältnis teilen. Dabei steht es frei, einzelne Kosten, auf welche Geschäftskunde und Personal und Achtsamkeit und Beschaffenheit des Materials einer Reederei Einflufs haben, von der Berechnung unter den Kosten der Rundreise auszuschliefsen, zum Beispiel bestimmte Reparaturen, Versicherungen, Havarien. Statt der wirklich erwachsenen Kosten kann man jedoch auch konventionelle setzen und sagen, für jeden Passagier und Verpflegungstag darfst du so viel auf deine Kosten rechnen, für jede Tonne und jeden Kilometer, den du sie fährst, so viel, der Rest der Einnahmen geht dann in die gemeinsame Kasse. Sie begreifen, dafs bei dem letzten Modus die Gemeinschaft mehr oder minder eng gestaltet werden kann. Wenn beispielsweise ein Auswanderer von Deutschland nach Amerika 150 Mark zu fahren kostet, dann können zwei koalierte Gesellschaften bestimmen: 120 Mark für jeden Auswanderer, den sie wirklich befördert hat, erhält die Gesellschaft für sich, die restlichen 30 gehen in den Pool. Dann ist der Wettbewerb gemildert, aber nicht aufgehoben. Man kann aber auch umgekehrt sagen: 20 Mark bleiben der befördernden Gesellschaft, 130 Mark gehen in den Pool. Dann ist der Wettbewerb ganz aufgehoben, denn die Vorauszahlung für die eigene Leistung deckt dann kaum die Selbstkosten für die Verpflegung des Mannes. Die Gesellschaften können mit gröfster Seelenruhe zusehen, welcher Gesellschaft die Poolleitung die Beförderung zuweist. Das Verhältnis kann auch so ausgedrückt werden, dafs bestimmt wird, jeder Gesellschaft stehe der und der Anteil an der Beförderung zu. Für diesen Anteil bleiben

ihr alle Einnahmen. Befördert sie aber mehr, so mufs sie pro Kopf oder Zentner mehr so und so viel an die anderen herauszahlen! Das kann dann unter Umständen sogar mehr sein, als ihr dieser Überschufs selbst einbringt.

Verschieden, wie die Methoden, einen gemeinsamen Gewinn zu konstruieren, sind auch die Arten, ihn zu verteilen. Wenn bisherige Konkurrenten zusammentreten, liegt es wohl nahe, ihren bisherigen tatsächlichen Verkehr zu Grunde zu legen und ihnen bestimmte Prozentanteile zu überweisen, die auch später gelegentlich nach der tatsächlichen Gestaltung des Verkehrs revidiert werden. Treten Partner zu einem neuen Geschäfte zusammen, so kann die Schiffstonnage, die jeder stellt, zu Grunde gelegt werden, oder die Buchwerte der gestellten Schiffe oder ihre Anschaffungswerte, oder das hineingesteckte Kapital, oder eine Kombination dieser Gesichtspunkte, so dafs jedes für einen Prozentsatz des Gesamtgewinns in Frage kommt. Der Buchwert wird sich besonders in Fällen eignen, wo ohnehin durch Postverträge oder Agreements zuverlässige, allgemein gültige Bestimmungen über gleiche Art und Leistungsfähigkeit der verwandten Schiffe und über gemeinsame Abschreibungsgrundsätze getroffen wurden.

Mit der Verteilung des Gewinns mufs eine Verteilung des Verkehrs Hand in Hand gehen. Die gemeinsamen Angelegenheiten werden bei allen solchen Vereinbarungen oder Gemeinschaften durch ständige häufige Konferenzen der leitenden Persönlichkeiten verhandelt, und diese »Konferenzen« geben als das wichtigste Organ mitunter der ganzen Organisation den Namen. Auf diesen Konferenzen ist naturgemäfs eine Majorisierung ausgeschlossen. Aber die wichtigsten Angelegenheiten sind ja durch Verträge ein für allemal festgelegt. Eventuell müssen Schiedsgerichte in Kraft treten, und über die laufenden Verwaltungsangelegenheiten kommt unter den geschäftskundigen Verwaltungen, die alle mit freiem Willen und im eigenen Interesse der Gemeinschaft angehören, unschwer eine Verständigung zu stande. Es heifst, bei den ständigen Konferenzen des Nordatlantischen Verbandes sei man in all den Jahren noch nie auseinandergegangen, ohne über die vorliegenden Fragen eine Einigung erzielt zu haben — Nur wenn es sich um einen gemeinsamen Kampf der verbündeten Gesellschaften gegen Dritte

und um dessen Aufhebung handelt, werden eventuell Majoritätsbeschlüsse zugelassen. — Für die laufende Geschäftsführung, die Statistik, die Kontrolle der von den Mitgliedern eingereichten Abrechnungen sorgen Poolsekretäre.

Nun mufs also bestimmt werden, welchen Anteil jede Reederei an den Fahrten haben soll, wieviel Schiffe sie stellen soll, in welcher Gröfse und Art, in welcher Weise sie ihren Anteil einschränken oder ausdehnen darf. Es kann auch trotz der ausgleichenden Verrechnung erwünscht erscheinen, den Verkehr zwischen den einzelnen Häfen ebenfalls den Gewinnansprüchen der einzelnen Partner anzupassen und eine gewisse Gleichmäfsigkeit zu erzielen, dafs nicht zum Beispiel in einem Jahr ein riesiger Auswandererandrang nach Antwerpen und im anderen ein ebensolcher nach Rotterdam ist, sondern dafs sich das etwas gleichmäfsig verteilt. In mehreren Fällen dienen auch die Beträge, die beim Überschreiten des Kontingents in den Pool zu zahlen sind, lediglich dem Zweck, ein solches Überschreiten hintanzuhalten und jeden Teilnehmer zu veranlassen, sich möglichst genau in den ihm gesteckten Grenzen zu halten. Aufserdem kann eine Regelung des Verkehrs in der Weise erreicht werden, dafs der Partner, der in der tatsächlichen Beförderung seinem vertraglichen Anteil vorauf ist, gehalten wird, seine Raten etwas heraufzusetzen, der andere Partner, der zurückgeblieben ist, etwas nachlassen darf. Dann pflegen sich die Verschiedenheiten des Verkehrs von selbst auszugleichen. Das letztere kommt natürlich vor allem bei dem eigentlichen Pool, einem Mittelding zwischen blofser Abrede gemeinsamen Vorgehens und einer völligen Betriebsgemeinschaft in Betracht, wo der Sondererwerb jeder Gesellschaft fortbesteht, aber in fest bestimmten Schranken gehalten werden soll. Das ist die Form für die internationalen festen Vereinbarungen, an denen die deutschen Reedereien beteiligt sind. Für eine völlige Betriebsgemeinschaft, wie sie mehrfach zwischen deutschen Reedereien untereinander für einzelne ihrer Linien besteht, ist diese Ängstlichkeit in Regelung des gegenseitigen Verkehrs nicht notwendig, weil hier die gesamte Einnahme oder der gesamte Gewinn in eine Kasse geht. —

Die Vertrustung des deutschen Ostasiageschäfts wird in ihrer Organisation und in ihren nationalen Erfolgen auch

den Beifall der Theoretiker finden, wie sie den der Geschäftsleute und den der Politiker in Deutschland gefunden hat. Der Norddeutsche Lloyd betrieb seit 1885 nach Vertrag mit dem Reich eine Reichspostlinie nach Ostasien, allerdings ohne finanzielle Erfolge, da in dem Reichspostvertrag das Reich weit höhere Ansprüche bedingt hatte, als durch seine Leistungen ausgeglichen wurden. Mit der Festsetzung Deutschlands in Ostasien und dem wachsenden Verkehr dorthin kamen aber Ende der 90er Jahre günstigere Aussichten für die deutsche Schiffahrt. Der Reichspostlinie von Bremen aus schlofs sich von Hamburg aus eine regelmäfsige Frachtlinie nach Ostasien an, die von der Deutschen Dampfschiffs-Reederei zu Hamburg, der »Kingsin-Linie«, betrieben wurde. Als Dritter im Wettbewerb trat seit Anfang 1898 die Hamburg—Amerika Linie mit einer monatlichen Frachtlinie nach Ostasien ein, und letztere bewarb sich gleichzeitig um einen Anteil an der Reichspostlinie. Es ist noch erinnerlich, wie damals um die Verlängerung des ostasiatischen Reichspostvertrages gekämpft wurde. Dem Ansehen des Reiches und des Deutschtums entsprach die Verstärkung einer erstklassigen Post- und Passagier-Dampferverbindung, die nur möglich war, wenn das Reich für seinen Postdienst auch entsprechend bezahlte. Der verstärkte Reichspostdienst mufste aber gleichzeitig beträchtliche Gütermassen bewegen und einer unabhängigen Frachtlinie den Wettbewerb aufserordentlich erschweren. Die national und wirtschaftlich gleich erwünschte Lösung war die Kombination der repräsentativen Reichspostlinie und des einträglichen Frachtverkehrs in einer Hand,. und diese Lösung wurde denn auch erreicht. Lloyd und Hamburg—Amerika Linie übernahmen gemeinschaftlich die nunmehr 14tägige Reichspostlinie nach Ostasien, in welche allmählich neben den Lloyddampfern die Schiffe der Hamburg—Amerika Linie eingestellt werden sollten, im Beharrungszustand 4 Hamburger gegen 5 Bremer Dampfer. Die Reichspostdampfer laufen abwechselnd von Hamburg und Bremen. Fast gleichzeitig aber trat der Lloyd umgekehrt auch in die Hamburger Frachtlinie nach Ostasien ein, deren Dampfer etwa 10tägig von Hamburg gehen und zur Hälfte über Bremerhaven geleitet werden. Die konkurrierende Kingsin-Linie wurde von der Hamburg—Amerika Linie aufgekauft, ihre Schiffe zur Hälfte von dieser, zur Hälfte

vom Lloyd übernommen. Beide Linien werden in Betriebsgemeinschaft geführt, die Verwaltung der Reichspostlinie liegt bei der Bremer, der Frachtlinie bei der Hamburger Gesellschaft. Der auf 15 Jahre abgeschlossene Vertrag über die Betriebsgemeinschaft und der Aufkauf der Konkurrenz hat einen Konkurrenzkampf von aufserordentlicher Schärfe und Schädlichkeit vermieden und das deutsche Geschäft nach Ostasien fast vollständig den beiden Gesellschaften zugeführt. Gleichzeitig aber hat er diesen ermöglicht, eine unbestritten leistungsfähige Verbindung herzustellen, welche der deutschen Flagge einen recht erheblichen Teil auch des fremdländischen Personen- und Güterverkehrs mit Ostasien zugeführt und ihr das gröfste Ansehen in diesen Verkehrsgebieten gesichert hat. Die Frachtlinie nimmt einkommend auch teil an der Beförderung indischer Produkte, und speziell für den grofsen Ausfuhrhafen Kalkutta steht sie mit der Bremer Gesellschaft Hansa, die hier in Ostindien ihr Hauptarbeitsfeld hat, in einer Verbindung, die eine reguläre Verteilung der Ladung und der Gewinne aus diesem Geschäft sicherstellt. Mit den unter sich eng verbundenen britischen Linien nach Ostasien unterhalten die deutschen geschäftliche Beziehungen und erstreben ein gleichartiges Vorgehen.

Beide Partner des deutschen Ostasiadienstes haben seither mehrfach das erfolgreiche Bestreben gehabt, diesen Dienst auszugestalten und die einmal drüben geschaffenen Verbindungen weiterhin nutzbar zu machen.

Schon 1898 war die Hamburg—Amerika Linie bemüht, an dem anwachsenden Verkehr von New York nach Ostasien der deutschen Flagge einen Anteil zu sichern. Eine Frachtlinie durch den Suez-Kanal wurde gemeinsam von der Hamburg—Amerika Linie, der Hamburger Firma Sloman und einer englischen Reederei mit monatlichen Abfahrten eingerichtet. Dieser Linie ist auch ein Teil des neu entwickelten Verkehrs zwischen Nordamerika und den Philippinen zugefallen.

Lloyd wie Hamburg—Amerika Linie waren bemüht, in Ostasien sich eine Anzahl von Küstenlinien als Verteiler und Zubringer des Verkehrs der Hauptlinien zu sichern. Der Lloyd hatte schon 1889 eine Zweiglinie von Singapore nach Deli auf Sumatra laufen und bald darauf eine andere von Singapore nach Bangkok eingerichtet. 1893 wurde von Singapore ein Anschlufs

über Batavia nach Neu-Guinea geschaffen, während eine früher bestehende Zweiglinie nach Samoa als unrentabel aufgegeben wurde. Nach 1898 wurde von Penang aus eine Anschlufslinie nach Ost-Sumatra eingerichtet, von Hongkong nach Bangkok und Swatow, aufserdem eine Jangtsefahrt zusammen mit den deutschen Firmen Rickmers und Melchers. 1899 wurden die Flotten der Scottish Oriental St. S. Co. und der Holtschen Ostindien-Linie erworben, die zur Ausgestaltung der beschriebenen Anschlufslinien dienten und der deutschen Flagge ein Übergewicht in den Häfen gaben, wo bisher die genannten englischen Gesellschaften am Verkehr beteiligt waren. Verschiedene kleine Linien von Penang und Singapore traten 1900 hinzu. Eine der Verbindungen wurde nach Manila weitergeführt, das neuerdings auch von manchen Frachtdampfern der deutschen Hauptlinie direkt angelaufen wird. Im letzten Jahre ist die bedeutsame Verbindung von Singapore über Neu-Guinea nach Sydney ausgestaltet worden, welche eine Verbindung zwischen der australischen und der ostasiatischen Reichspostlinie herstellt.

Die Hamburg—Amerika Linie richtete 1901 eine regelmäfsige Verbindung zwischen Canton, Hongkong und Shanghai ein, kaufte die vordem von der Firma Diederichsen, Jebsen & Co., Kiel, betriebene deutsche Postlinie Shanghai—Kiautschou—Tschifu und Tientsin und gestaltete diese durch einen wöchentlichen besonderen Dienst zwischen Shanghai und Tsingtau aus. Anfang 1902 trat eine Linie Hongkong—Nagasaki—Wladiwostok hinzu, und 1903 folgte eine weitere zwischen Hongkong, Canton, Shanghai und Chemulpo, Port Arthur, Niutschwang. Ferner übernahm diese Gesellschaft 1901 den Anteil der Firma Rickmers an der deutschen Jangtsefahrt, die sie nunmehr in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd betreibt. Gleichzeitig mit diesen Einrichtungen wurden deutscherseits Hafenanlagen in Shanghai, Hankau, Tsingtau, Manila etc. teils erworben, teils neu eingerichtet.

Wie der ganze Dienst von Deutschland nach Ostasien so wurden im Jahre 1900 auch die grofsen Truppen-, Pferde- und Materialtransporte für die deutsche Expedition nach China von dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg—Amerika Linie gemeinsam und in Betriebsgemeinschaft übernommen und ausgeführt, desgleichen die mit besonderen Dampfern unternommenen Rücktransporte des Hauptteils der Expedition.

Eine nicht ganz so durchgreifende, aber doch wirksame und allseitige Organisation erfuhr im Jahre 1900 der deutsche Schiffahrtsverkehr nach Südamerika. Von Hamburg aus fuhr seit dem Sommer 1900 die Hamburg—Amerika Linie nach dem Amazonenstrom und nach nordbrasilischen Häfen. Weiterhin bestand seit Anfang der 70er Jahre der Dienst der Hamburg—Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Brasilien und nach dem La Plata; und nach den gleichen Fahrtzielen hatte in letzter Zeit die Hamburger Firma de Freitas Dampfschiffslinien eingerichtet. Die beiden letztgenannten Firmen waren in einen heftigen und verlustreichen Konkurrenzkampf geraten, und anscheinend war keine mächtig genug, dessen Ende rasch zu erzwingen. Die Hamburg—Amerika Linie war durch ihren neuen Nordbrasildienst und durch die Besorgung des Passagegeschäfts der Südamerikanischen Gesellschaft interessiert, sie erkannte gleichzeitig die Zukunft eines organisierten Verkehrs nach Südamerika und wollte ihrem grofsen Betriebe durch möglichst vielseitige Ausgestaltung eine Sicherung der Stetigkeit schaffen. So sah sie sich im Oktober 1900 zum Eingreifen veranlafst. Sie kaufte die beiden Linien der Firma de Freitas und die sämtlichen darin beschäftigten 14 Dampfer auf, beseitigte gleichzeitig die von einer englischen Firma betriebene Linie Antwerpen—La Plata, die hinfort von ihren Hamburger Schiffen bedient wurde. In beiden Fällen wurden die früheren Inhaber dieser Linien zu Frachtagenten der Hamburg—Amerika Linie für die neuen Linien bestellt, so dafs ihre Fachkenntnis, ihre Verbindungen und ihr Interesse dem Betriebszweige erhalten blieben. Sodann trat die Hamburg—Amerika Linie mit ihren neuen Erwerbungen, mit ihrem Nordbrasildienst und ihrer Linie Genua—La Plata unmittelbar darauf in Betriebsgemeinschaft mit der Hamburg—Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Beide betreiben die sämtlichen Linien nach gemeinsamem Fahrplan und auf gemeinsame Rechnung. Im grofsen und ganzen soll die Hamburg—Südamerikanische Gesellschaft $^2/_3$ und die Hamburg—Amerika Linie $^1/_3$ des gesamten Verkehrs besorgen. Man machte nun mit möglichster Beschleunigung den Kampfraten ein Ende und führte normale Verhältnisse zurück.

Im Anschlufs daran trat die Hamburg—Amerika Linie auch in die Fahrten ein, welche die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesell-

schaft Kosmos in Hamburg nach der gesamten amerikanischen Westküste betreibt. Auf Grund dieses Vertrages stellte die Hamburg—Amerika Linie in den Betrieb der Kosmos-Linie zunächst drei, später mehr ihrer Dampfer ein und wird dementsprechend an dem Betriebsgewinn der genannten Linie beteiligt. Sie brachte in diese Gemeinschaft mehrere vertragsmäfsige Abreden ein, welche die Gefahr einer Konkurrenz auf diesem Gebiete vermindern, und verzichtete selbst auf eine selbständige Konkurrenz zu Gunsten des Abkommens.

Mit der Kosmos-Linie traf die Hamburg—Amerika Linie gleichzeitig auch ein Abkommen, das die Kaffeetransporte von Mittelamerika aus gütlich zwischen der Kosmos-Linie und der Westindischen Linie der Hamburg—Amerika Linie teilt und dem Wettbewerb zwischen beiden ein Ende macht,

Von Bremen aus fuhr, wie schon erwähnt, der Lloyd seit den 70er Jahren nach Südamerika. Zwischen ihm und der Hamburg—Südamerikanischen Gesellschaft hatte sich seit längerem ein gutes und friedliches Verhältnis angebahnt. Ihm trat nach dem La Plata 1890 die Bremer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa zur Seite, und die Konkurrenz beider drückte zeitweise die Frachten recht erheblich. Deshalb wurde im Januar 1893 von beiden Gesellschaften ein Abkommen getroffen, wonach sie eine gemeinsame Agentur in Buenos Aires errichteten und weiterhin möglichst Hand in Hand zu gehen beschlossen. Mit den Bremern trat auch die Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und mit ihr später die Hamburg—Amerika Linie in ein Vertragsverhältnis. Schon 1895 schlossen die beiden Bremer Gesellschaften ferner mit den am La Plata-Verkehr beteiligten englischen Linien, soweit letztere Antwerpen anliefen, ein Abkommen, wie es ähnlich noch jetzt in erweiterten Formen im wesentlichen besteht. 1897 berichtete der Lloyd von einem Abkommen mit der Südamerikanischen Gesellschaft hinsichtlich gemeinsamer Kaffeetransporte nach Rotterdam.

Im La Plata-Verkehr wurde die definitive Gestaltung der Organisation im September 1902 erreicht. Alle von Westeuropa nach dem La Plata verkehrenden Gesellschaften sind daran beteiligt; die beiden Hamburger, die beiden Bremer Gesellschaften, eine holländische, eine französische und drei englische Linien, die von kontinentalen Häfen verkehren, schlossen sich auf drei

Jahre zu einer engeren Interessengemeinschaft zusammen. Andererseits bildeten die von England verkehrenden Linien eine gleiche Interessengemeinschaft, und beide Gruppen trafen ein Abkommen miteinander zur Aufrechterhaltung gleicher Frachtraten. Auch hier wie im New Yorker Verkehr wurde zunächst ein Schutz der ausgehenden Frachten und deren Erhöhung von einem gewinnlosen Stande erfolgreich in Angriff genommen. Ferner wurden Mafsnahmen getroffen, preisdrückende Konkurrenz aus dem Verkehr nach dem La Plata durch Rabattgewährung zu entfernen. Die vier deutschen Gesellschaften, die an diesem Geschäft beteiligt sind, bilden innerhalb dieser Vereinigung einen noch enger zusammengeschlossenen Pool.

Ein scharfer Konkurrenzkampf, der sich in der Nordbrasilfahrt entwickelt hatte, wurde im Herbst 1902 beigelegt. Bevor sich dort die Hamburger im Sommer 1900 festsetzten, hatten englische, in Betriebsgemeinschaft arbeitende Gesellschaften auf dem Amazonenstrom eine Monopolstellung. Zunächst traten die deutschen Linien mit ihnen in ein Vertragsverhältnis. Sie wurden am Verkehr beteiligt, mufsten sich aber hinsichtlich der Häufigkeit der Fahrten und des Anlaufens von Zwischenhäfen Beschränkungen auferlegen lassen. Diesen Vertrag erneuerten die Deutschen 1902 nicht mehr. Sie erweiterten ihren Dienst und wurden alsbald von den Engländern mit Kampfraten energisch bekämpft. Die Frachtsätze wurden wiederholt und stark gedrückt. Die Engländer übertrugen den Kampf auf das alte deutsche Feld in Mittelbrasilien; die deutschen Gesellschaften antworteten mit neuen Konkurrenzlinien New York—Nordbrasilien und Liverpool—Nordbrasilien. Im Herbst jedoch kam eine Einigung zustande. Die Engländer zogen sich von Mittelbrasilien zurück und überliefsen auch die Fahrt zwischen Nordbrasilien und dem Kontinent, die sie seit 36 Jahren betrieben, gänzlich den Deutschen. Die Deutschen ihrerseits verzichteten auf die Fahrt über Manaos hinaus nach Peru, solange sich dieser Verkehr nicht beträchtlich entwickelt. Für diesen Fall freilich ist ihnen ein Anteil an der Verkehrszunahme sichergestellt. Die Deutschen zogen ihre Konkurrenzlinien nach England und Nordamerika zurück. Sodann wurden gleiche Raten nach England und dem Festland festgestellt, die Kampfsätze beseitigt und somit auch für dies deutsche Fahrtziel ein normaler und aussichtsvoller Zustand herbeigeführt.

In Westindien behielt die Hamburg—Amerika Linie Jahrzehnte lang unangefochten die schwer errungene Position für sich. Anfang 1902 trat der Lloyd ebenfalls wieder in die Fahrt ein, liefs zuerst Schiffe nach Cuba, dann auch nach Mexiko laufen. Und zeitweise wurde der entstehende Konkurrenzkampf recht empfindlich. Jedoch sah man auf beiden Seiten bald ein, dafs die ins Spiel kommenden Interessen hier nicht grofs genug waren, um einen ernsten Kampf zu rechtfertigen. Jede Partei gab nach, so dafs seit Ende 1902 die Cubafahrten von beiden Reedereien auf Grund einer Vereinbarung in Betriebsgemeinschaft betrieben werden und der Lloyd sich aus der Mexikofahrt wieder zurückzog.

Im Frühjahr 1901 erweiterte die Hamburg—Amerika Linie ihren westindischen Dienst beträchtlich dadurch, dafs sie die englische Atlas-Linie, welche drei Linien von New York aus nach Westindien und Zentralamerika betrieb, aufkaufte, deren Dienst fortsetzte und vervollkommnete. Sie festigte dadurch ihre Machtstellung in Westindien, konnte Durchfrachten über New York vorsehen und diese seit Jahren projektierte Betriebsergänzung vornehmen, ohne mit den dort verkehrenden anderen Linien in einen Konkurrenzkampf zu geraten. Auch dort trat die Gesellschaft in mancherlei Betriebsvereinbarungen mit anderen Linien und mit Anschlufsgelegenheiten ins Binnenland ein. In der Fahrt New York—Hayti konnte sie Anfang 1903 die konkurrierende Cameron Line zur Aufgabe ihrer Fahrten bewegen, wofür deren Besitzer zu Frachtagenten der Hamburg—Amerika Linie für diesen Dienst bestellt wurden. Dadurch wurden in diesem durch die politischen Wirren verminderten Verkehr gesunde Verhältnisse zurückgeführt.

Die letzte deutsche Betriebsgemeinschaft wurde Anfang 1902 zwischen der Hamburg—Amerika Linie und der Deutschen Levante-Linie in Hamburg abgeschlossen. Beide Linien vermittelten gemeinsam seit langem einen beträchtlichen Teil des Handels zwischen Nordamerika und der Levante mit Umladung in Hamburg. Als dieser Verkehr wuchs und unmittelbar die Gefahr drohte, dafs von fremdländischer Seite eine direkte Linie zwischen Nordamerika und der Levante eingerichtet würde, welche den Hamburger Schiffen diese Ladung wegnehmen würde, da entschlossen sich die beiden Gesellschaften rasch, die Schlag-

kraft ihres wohlgeordneten Betriebes und ihrer grofsen Flotten geltend zu machen, dem Ausland zuvorzukommen und selbst eine Linie zwischen New York, Baltimore, Philadelphia einerseits und Konstantinopel, Odessa und anderen Levante-Häfen andererseits einzurichten. Gedacht, getan. Jede Linie stellte schleunigst zwei Schiffe, die Levante-Linie stellte in der Levante, die Hamburg—Amerika Linie in Amerika ihre Agenturen zur Verfügung, und beide betreiben gemeinsam mit Erfolg die neue Verbindung.

Der Einflufs all dieser partiellen Abkommen und kleinen Fusionen ist weitergehend, als es zunächst den Anschein hat; denn in allen diesen Verträgen über Ankauf verschiedener Linien, über gemeinsame Betriebseinrichtungen kehrt in verschiedenen Formen eine Klausel immer wieder, die zwischen den an den Verträgen beteiligten Reedereien auch auf allen sonstigen Arbeitsgebieten jede künftige Konkurrenz auf längere Zeit ausschliefst. Das ist ja erklärlich, denn es würde die Loyalität gemeinsamer Betriebsführung nicht gerade fördern, wenn die Kontrahenten auf anderen Teilen der Erdkugel sich gegenseitig in den Haaren lägen. Durch diese Fülle von Klauseln wird aber gerade für die grofsen Gesellschaften, die an mehreren der Abkommen beteiligt sind, eine weitgehende Sicherung vor Überraschung durch neue Konkurrenz geschaffen, ihrer Ausdehnung ein grofser Teil des Risikos genommen, andererseits aber auch einer Ausdehnung auf das Gebiet der befreundeten mittleren Reedereien hin Schranken gesetzt. Es entsteht ein festes System von Bündnissen in der deutschen Handelsschiffahrt, das die Grofsen stärker und die Kleineren sicherer macht. Die Behauptung, dafs die kleineren Gesellschaften durch solche Bündnisse gefährdet würden in ihrem Bestande, ist nicht richtiger als etwa die andere, dafs der Bestand des Deutschen Reichs den kleineren Bundesstaaten Gefahr bringe. Im Gegenteil!

Während dieser ganzen Zeit der Verbandsbildung ist nun aber mit stärkstem Erfolge die Organisation in der Weise weitergegangen, dafs die beiden grofsen Reedereien ihren Betrieb ausdehnten und ihm immer neue Zweige angliederten. Das geschah in der letzten Periode besonders von Hamburg aus, weil dieser Hafen für Verbindungen nach allen Weltrichtungen die günstigsten Chancen bietet. Von Ausgang der 80er Jahre an wurde das Aktienkapital jeder der beiden Gesellschaften von

30 und 40 auf 100 Millionen vermehrt, die Flotte von 100 000 auf 600 000 Tonnen und mehr. Die New Yorker Fahrt wurde durch Bau immer besserer Schnelldampfer glänzend ausgestaltet. Daneben aber ging beiderseits der Bau riesiger kombinierter Personen- und Frachtdampfer. Denn die Perioden gegen Ende der 80er Jahre und nach Mitte der 90er Jahre brachten eine ungeheure Steigerung des einkommenden Frachtverkehrs und ermöglichten es, den nordatlantischen Verkehr ebensowohl auf die Frachten wie auf die Auswanderung zu basieren.

Der Lloyd richtete seit 1891 eine neue Schnelldampferlinie vom Mittelmeer nach New York ein. Seine vielfache Ausdehnung im ostasiatischen Verkehr haben wir schon erwähnt, ebenso seine neue Cuba-Linie. 1899 wurde eine regelmäfsige Linie Bremen—Galveston ins Leben gerufen. Seinem Verkehr nach den Nordseebädern setzte er ergänzend 1899 eine Winterlinie Neapel—Capri an die Seite. Wenn er 1897 die englischen Fahrten aufgab und diese an die Bremer Gesellschaft Argo abtrat, so geschah auch das mit Rücksicht auf die Verbesserung der Organisation. Es wurde offiziell damit begründet, dafs eine Gesellschaft, die speziell für den europäischen Verkehr zugeschnitten sei, diesen Dienst viel besser entwickeln könne. Das Auswanderergeschäft der Argo-Schiffe vermittelt der Lloyd.

Die Hamburg—Amerika Linie nahm 1886 regelmäfsige Fahrten zwischen Stettin und New York auf, nachdem eine Stettiner Linie mit diesem Betriebe eingegangen war. Seit 1891 wurde diese Linie auch auf skandinavische Häfen ausgedehnt. 1889 folgte die Linie Hamburg—Baltimore, an die sich noch Linien Hamburg—Philadelphia (1890 und später Hamburg—Boston anschlossen. Die Ausgestaltung des westindischen Dienstes, die Ausdehnung der Gesellschaft nach Ostasien und Südamerika wurden schon behandelt. 1891 beginnt die Reihe der regelmäfsigen Touristenfahrten der Hamburger Schnelldampfer, 1892 der Hamburger Schnelldampferdienst von Genua nach New York im Winter. Im Jahre 1891 wurde die Hamburger Reederei Hansa und ihre Dampfer aufgekauft und deren Linie von Hamburg nach Canada, die einzige deutsche Verbindung mit Canada, übernommen. Gleichzeitig wurde an das Frachtgeschäft nach Canada die Passagierbeförderung angegliedert, und Canada wurde seither mit Fahrten nach Montreal und Halifax bedient. 1896

folgt die Linie Genua—La Plata, 1900 die Verbindung Genua—New York das ganze Jahr hindurch mit Postdampfern. Seit 1902 ist ein Eilschleppdienst zwischen Hamburg und den Rheinhäfen eingerichtet, um auch die Güter von und für die Rheingegend den Hamburger Ozeandampfern zuzuführen und Durchfrachten zu schaffen. Mit den übrigen Interessenten der Rhein-Seeschiffahrt wünscht die Hamburger Gesellschaft eine Vereinbarung herzustellen. 1902 wurde die Saisonlinie Genua—Nizza eingerichtet, und mit 1903 begann der regelmäfsige Dienst zum Transport nordischer Erze von Norwegen nach Emden.

Das ist in grofen Zügen die Entstehung des bedeutendsten Organisationssystems deutscher Grofsschiffahrt. Wohl sind auch andere deutsche Linien nach Australien, nach West- und nach Südafrika etc. an mancherlei internationalen Verabredungen beteiligt. Es wäre die interessante Gestaltung des Frachtverkehrs bei der Levante-Linie zu nennen, die ein Glied der Organisation deutscher Eisenbahnverwaltungen geworden ist und mit diesen gemeinsame Tarife hat. Doch stehen diese Bildungen dem Hauptverbandssystem der deutschen Schiffahrt ferner, und das Hauptinteresse konzentriert sich gegenwärtig zweifellos auf die geschilderte Organisation.

Als deren Kern sehen wir — um zusammenzufassen — die beiden gröfsten deutschen Gesellschaften. Jede schon für sich ein trustartiges grofses Gebilde, mächtig oder alleinherrschend auf ihren speziellen Arbeitsgebieten; beide in vielfachen gemeinsamen Unternehmungen und Betriebsgemeinschaften eng zusammengeschlossen; mit ihnen eine Anzahl anderer deutscher Reedereien in engem Verbande, und alle mit den kontinentalen Reedereien in befriedigenden Freundschaftsverhältnissen.

Wohl spinnen sich auch nach England mancherlei Fäden hinüber. Doch waren die Engländer stets am schwersten für gemeinsame Organisationen zu gewinnen und bei ihnen festzuhalten. Hier trat nun ein Umschwung ein, als an die Stelle der kleinen, zu Neuerungen unlustigen, auf einander eifersüchtigen englischen Partner die kräftige amerikanische Initiative trat, als diese die Vorzüge der kontinentalen und der deutschen Organisationen klar erkannte und das gleiche wie für den kontinental—amerikanischen Verkehr für den englisch—amerikanischen zu erreichen strebte. Da führte beiderseitiges Interesse von selbst zu einem Bund der beiden Organisationssysteme.

In Amerika hatte der Gang der Wirtschaftsentwicklung in den letzten Jahren einen Verlauf genommen, der das kraftvolle Eintreten des Landes in den internationalen Wettbewerb der Schiffahrt unvermeidlich machte. Das normale Verhältnis der nationalen Anteile an der nordatlantischen Schiffahrt würden wir wohl, wenn uns die historischen Verhältnisse nicht bekannt wären, dahin bestimmen, dafs die zwischen Deutschland und Nordamerika verkehrenden Schiffe halb deutsch, halb amerikanisch, und ebenso in der Schiffahrt zwischen England und Amerika halb englische, halb amerikanische Fahrzeuge verkehren müfsten. Das ergäbe einen amerikanischen Anteil von 50 pCt. an der nordatlantischen Schiffahrt, der sich auch damit verteidigen liefse, dafs Amerika dieser Schiffahrt den allergröfsten Teil der Gewinne zuführt, namentlich seit zu seiner starken Rohstoffausfuhr auch noch eine rege Fabrikatenausfuhr getreten ist. Tatsächlich aber lagen vor zwei Jahren die Verhältnisse so, dafs die amerikanische Reederei an der Schiffahrt nach Deutschland gar nicht, an der nach England nur minimal beteiligt war.

Warum? Es gibt politische und technisch-wirtschaftliche Gründe dafür. In der letzten Blütezeit der Segelschiffahrt stellte Amerika die besten und schnellsten Schiffe, kühne Seeleute, und war drauf und dran, die englische Schiffahrt zu überflügeln. 1840 hatte es an der Güterbewegung über den Atlantischen Ozean einen Anteil von 82 pCt., 1860 noch 66 pCt. Dann kam der Bürgerkrieg, der seine Schiffahrt lahmlegte, ihr die Menschen und Kapitalien wie die Schiffe und Waren nahm. 1870 war der Anteil auf 35 pCt., 1880 auf 17, 1890 auf 12 und 1900 auf 9 pCt. des Verkehrs gesunken. Im Eisenschiffbau konnte Amerika lange nicht recht konkurrieren, weil dort das Material und besonders die Arbeit zu teuer wurden Die amerikanische Gesetzgebung verlangt aber, dafs alle Schiffe unter amerikanischer Flagge auch im Lande gebaut sind. Lange Zeit hatte Amerika auch weder Leute noch Geld noch Organisationskraft für die Schiffahrt übrig. Alle Kräfte wurden im Lande gebraucht, um dessen Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Namentlich der Binnenverkehr der Eisenbahnen nahm die Tätigkeit des Grofskapitals und der kühnen Unternehmer in Anspruch. Vermögen über Vermögen wurde in die Eisenbahnen hineingesteckt und Vermögen über Vermögen in der wilden Konkurrenz daran verloren.

Diese Periode wurde in den letzten Jahren überwunden, die grofsen Bahnen durch Morgan, Vanderbilt und einige andere in drei oder vier grofse Gruppen zusammengeschweifst, die untereinander wieder verbunden sind. Die Werte der Bahnen wurden gesichert und gewinnbringend. Riesige Mengen von Gütern wurden auf diesen Bahnen auf direkte, nach Europa lautende Frachtbriefe zu den atlantischen Häfen gefahren. Die Leitungen der Bahngesellschaften hatten es zum guten Teil in der Hand, welchen Schiffen sie die Waren zuwenden wollten. Was Wunder, dafs nun der Wunsch erwachen mufste, auch an den Seetransporten beteiligt zu sein. Inzwischen hatte die Union eine mächtige Industrie entwickelt, die neue Märkte brauchte, und die nach Entwicklung einer nationalen Reederei rief, damit das Sternenbanner dem Handel neue Wege wiese. Inzwischen hatten sich ferner die Vereinigten Staaten in Cuba, Porto Rico, auf den Philippinen festgesetzt, beteiligten sich an den Kämpfen in Ostasien. Die Politiker verlangten Schaffung einer seemännischen Bevölkerung und Bildung einer Handelsflotte, um seegewohnte Rekruten der Kriegsmarine zu erhalten.

So hatten wir wohlbegründete und mächtige Bestrebungen der politischen und der Geschäftswelt, des Grofskapitals auf das gleiche Ziel hin. Regierung und Politiker sagten: Wir wollen eine mächtige Flotte bauen, wollen Schiffbauer und Reeder durch riesige Subventionen zu siegreichem Wettbewerb befähigen. Die Kapitalisten sagten: Wir wollen einfach die Schiffe und die Linien aus dem Markte kaufen und zwar gleich so viel, dafs uns die Mühen der Konkurrenz erspart werden. Das Kaufen geht wesentlich schneller als das Bauen. So kam denn die vom Bankhaus Morgan vertretene Gruppe der Reederei-Interessenten mit Leichtigkeit den durch einige Jahre laufenden Agitationen der Politiker und Schiffbauer und den Gesetzgebungsplänen der Regierung zuvor.

Schon einmal waren vor längeren Jahren ähnliche Pläne amerikanischer Grofsmachtstellung auf dem Meere erörtert worden. Doch damals fehlte noch die heut vorhandene Energie und Kapitalmacht. Damals blieben sie in den Anfängen stecken. Zu stande kam 1873 die International Navigation Co., deren amerikanische Schnelldampfer unter dem Namen American Line zwischen Amerika und England und deren ausländische Schiffe

unter belgischer Flagge als Red Star Line von Antwerpen liefen. Die Red Star ist, wie schon erwähnt, mit den deutschen Reedereien seit langem im Nordatlantischen Dampferlinien-Verband verbündet. Die tüchtigen Leiter dieser Gesellschaft traten nun neuerdings mit der Morgangruppe in ein Bündnis. Die beiden Linien hatten jede nur unter 100 000 Tonnen, aber immerhin eine angesehene, gute Position auf dem Ozean. Nun wurde zunächst die grofse englische Leyland Line im Jahre 1901 plötzlich aufgekauft, deren Tonnage annähernd 300 000 Tonnen beträgt. Dadurch erhielt die Gruppe eine starke Position auf dem Frachtenmarkte, um weiterhin einen Druck ausüben zu können. Darauf erfolgten weitere Verhandlungen vor allem mit der gröfsten der beiden englischen Schnelldampferlinien, der über 250 000 Tonnen zählenden White Star Line, aufserdem mit der Dominion Line und der englischen, aber von amerikanischem Kapital getragenen Atlantic Transport Line mit je über 100 000 Tonnen. Diese englischen Gesellschaften repräsentieren den mächtigsten und tüchtigsten Bestandteil der englischen transatlantischen Fahrt. Ihre Konkurrenz liefs diesen Teil der Schiffahrt nicht recht zum Gedeihen kommen. Da jede ihr Renommee aufrechterhalten und ihre Kundschaft vollkommen bedienen wollte, schickten sie und ihre kleineren Konkurrenten in jeden gröfseren Hafen regelmäfsig ihre Schiffe, und in den einzelnen Häfen erschienen auf diese Weise jede Woche mehrere Dampfer und bewarben sich um die Ladung, die bei besserer, gemeinsamer Organisation ein Dampfer hätte nach England schaffen können; während einer sehr gut verdient hätte, machten mehrere natürlich Schaden. Jedes Schiff der Gesellschaften lief nur seine fahrplanmäfsig bestimmten Häfen an, keines war wegen der notwendigen Rücksicht auf die andern Gesellschaften so beweglich, wie es der Verkehr erforderte. Dampfer und Bahnen arbeiteten schlecht zusammen. Hatten die Bahnen in einen Hafen riesige Ladungen gefahren, so konnten sie nicht weitergebracht werden, weil die Schiffsführer im Nachbarhafen erklärten, sie könnten nicht von ihren Fahrplänen abgehen und zu der Ladung herüberkommen. In England war jeder Versuch, eine befriedigende Einigung herbeizuführen, gescheitert. Die Zersplitterung und die gegenseitige Eifersucht waren zu grofs und niemand mächtig genug, um die anderen zum Nachgeben zu zwingen. Die Eigentümer und Leiter der britischen

Reedereien erkannten sehr wohl die grofsen wirtschaftlichen Vorzüge der neuen Einigung. Sie erkannten auch die Gefahren, wenn sie sich nicht anschlössen und die Amerikaner, die nämlichen, welche die Eisenbahnsysteme kontrollierten und über 80 bis 90 pCt. der in den Häfen auflaufenden Ladungen verfügten, wenn diese mit den bereits erworbenen Schiffen und mit rasch neu erbauten, auch mit Hilfe der mächtigen deutschen Bundesgenossen ihnen scharfe Konkurrenz machten. Ein englischer Reeder Mr. Rea sagte im Unterhause: »Wenn unsere Gesellschaften den Konkurrenzkampf gewählt hätten, was würden dann ihre Chancen gewesen sein? Alle Trümpfe waren in der Hand der Gegner. Vier Fünftel aller Frachteinnahmen auf dem Atlantic kommen von der anderen Seite und stehen ganz unter der Disposition der Eisenbahngesellschaften. Aufserdem sind drei Viertel der Reisenden 1. Klasse Amerikaner, die natürlich der eigenen Flagge den Vorzug geben würden. Dazu kommt noch, dafs mehr als die Hälfte der Auswandererfahrkarten von amerikanischem Geld drüben bezahlt werden«. Der Redner stellt den Vorgang als unvermeidlich und heilsam dar. — Dazu kam das aufserordentlich hohe Preisangebot. Da die Amerikaner voraus kalkulierten, was durch die Betriebsvereinigung an überflüssigen Expeditionen, an Spesen für Propaganda und Verwaltung, an Versicherungs- und Baugeldern erspart werden könne, so konnten sie Preise bieten, die über den Marktwert der Linien weit hinausgingen. Es war die Rede davon, dafs die Leyland Line mit 150 pCt. des Werts bezahlt sei; jedenfalls bezahlte Morgan die von ihm erworbene Aktienmehrheit weit über dem Kurswerte. Bei der White Star wurden noch höhere Prozentzahlen genannt. In dem vollständig veröffentlichten Vertrag über die Trustschliefsung ist festgesetzt, dafs die Reingewinne des Jahres 1900 — eins der besten Jahre, das die Schiffahrt kennt, und das beste der letzten Zeit — mit zehn multipliziert die Bewertung der englischen Linien ergeben sollten. Über diese Bewertung hinaus wurden noch $37^{1}/_{2}$ pCt. in Trustaktien bezahlt. Aufserdem wird berichtet, dafs das Syndikat der Gründer 110 Millionen Mark erhalten habe. Aber, wie gesagt, der Trust ist in der Tat im stande, das Material höher zu verwerten; seine Pläne waren auch von vornherein so angelegt, dafs er das Risiko von Konkurrenzkämpfen, mit dem die einzelnen Linien immer rechnen mufsten, mit ziemlicher Sicherheit vermied. Hinzu

kommt, dafs nur ein relativ kleiner Teil des Kaufpreises in bar, das übrige in den Werten des Trusts gezahlt wurde. Für diesen Teil werden die alten Besitzer und neuen Aktionäre erst durch den Kursstand wissen, was sie für ihre Linien bekommen haben. Da regelt sich der Preis automatisch nach dem Marktwert.

Die nationalen Gesichtspunkte gegen den Verkauf wurden in England nicht für ausschlaggebend angesehen. Die Flotte mufste auch unter amerikanischer Leitung nominell eine englische bleiben, da die amerikanischen Gesetze einen Flaggenwechsel nicht zulassen. Dieser Punkt wurde den Engländern vertraglich sichergestellt. Die tüchtigsten Leute der bisherigen englischen Leitungen traten in die Oberleitung des Trusts ein, dessen Direktion in eine amerikanische und eine englische geteilt wurde. Nominell liefs man dem Publikum gegenüber die einzelnen Linien auch 1903 weiter bestehen. Eine Konzentration wurde vorläufig vor allem durch umfassende Personalunionen für die wichtigsten Verwaltungsstellen erzielt. So entschlossen sich also die genannten Linien zu einer Annahme der amerikanischen Vorschläge. Im Unterhause hiefs es, England hätte selbst in zu viel fremden Unternehmungen Geld und Einflufs, als dafs es dem fremden Kapital das Eindringen in seine Schiffahrtsgesellschaften mifsgönnen sollte. Der Trust würde doch auch zum erheblichen Teile englisch sein, und es sei nicht ausgeschlossen, dafs die englischen Aktionäre dereinst wieder Oberwasser bekämen.

Gleichzeitig mit diesen Vertrustungsverhandlungen liefen fortdauernd die Bündnisverhandlungen mit den deutschen Gesellschaften, die es sofort als einen grofsen Vorteil und als eine Förderung ihrer Bestrebungen erkannten, dafs an Stelle der kleinen und schwer beweglichen englischen Verwaltungen eine energische und potente einheitliche amerikanische Führung treten sollte. Ohne dafs ein Zusammengehen mit den Deutschen gesichert war, wäre wohl das glatte Zustandekommen des Trusts zweifelhaft gewesen. Bedenken Sie, dafs die hohen Preise für die britischen Flotten eine sofortige bessere Ausnutzung des Materials, also eine Vermeidung von Konkurrenzkämpfen zur Voraussetzung hatten, dafs die Kapitalien, deren Aufbringung das Bankhaus Morgan noch vor sich hatte, ohnehin nicht leicht unterzubringen waren, wieviel weniger, wenn der neuen Organisation einer der schärfsten Konkurrenzkämpfe, die die Welt gesehen, in Aussicht stand.

Sie werden nun fragen, ob denn die deutsche Schiffahrt nicht ebenso abhängig sei vom amerikanischen Wirtschaftsleben wie die englische. Das ist sie nicht. Die beiden deutschen Gesellschaften haben sich durch ein Netz zahlreicher Linien in allen Weltteilen gewissermafsen versichert und können von diesen alimentiert werden zu einem etwa nötigen Konkurrenzkampfe auf dem Atlantischen Meere. Zu dem Transport von Binnenland zu Binnenland sind die deutschen Bahnen ebenso wichtig wie die amerikanischen, und unsere Bahnen sind dem amerikanischen Einflufs nicht zugängig. Sie könnten im Notfall Vorzugsbedingungen, die die amerikanischen Bahnen ihren Reedereien geben, kompensieren. Die deutsche Schiffahrt ist auch nicht so einseitig wie die englische von den amerikanischen Waren abhängig. Auch Deutschland exportiert in grofsen Mengen und neuerdings wieder steigend, und aufserdem haben die deutschen Gesellschaften in der starken osteuropäischen Auswanderung und in der unvergleichlichen Beliebtheit ihrer Kajütsschiffe bei den Reisenden aller Nationen wichtige Hilfsmittel, die den Engländern nicht in gleichem Mafse zu Gebote stehen. Gegen ausländische Einflüsse in der Generalversammlung sind die deutschen Gesellschaften durch neue Statutbestimmungen sicher gedeckt. Sie gegen den Willen ihrer Verwaltungen aufzukaufen, dazu bringen auch die Amerikaner das Geld nicht auf. Es würde auch nichts nützen. So wie Deutschland heut für den Wettbewerb auf See vorbereitet ist, wird es immer eigene nationale Schiffahrtslinien haben, mit oder gegen den Willen der Fremden. »Unterkriegen lassen wir uns nicht« hiefs es, als in Hamburg das Abkommen mit den Amerikanern genehmigt wurde, und unter den Hunderten von Hamburger Kaufleuten, die alle die Weltgeschäfte und ihre Kräfte kennen, war in der Generalversammlung nicht einer, der da nicht zugestimmt hätte, dafs das richtig sei und richtig bleiben solle.

Aber auch abgesehen davon lag das Bündnis durchaus im Interesse der Amerikaner und stimmte in ihre Pläne. Die Organisation, welche die Amerikaner in der englisch—amerikanischen Fahrt durchführen wollten, hatten die Deutschen für den deutsch—amerikanischen Verkehr bereits geschaffen. Sie konkurrierten in keiner Weise mit den Anfängen der bereits bestehenden amerikanischen Handelsmarine und erschwerten dieser das Aufkommen

nicht. Im Gegenteil waren sie mit der Red Star Line im Bund und waren gern bereit, in einem auf Gegenseitigkeit beruhenden Bündnis die Kontrolle zu übernehmen, dafs die Organisation des englisch-amerikanischen Geschäfts nicht vom Festland aus durch Konkurrenz oder abweichende Bedingungen gestört würde, wie umgekehrt der Trust nunmehr die Mafsnahmen der kontinentalen Schiffahrt schon im eigenen Interesse in England deckte. Die Deutschen arbeiteten mit den amerikanischen Bahnen befriedigend zusammen, und indem ihre Hilfe fast den ganzen Linienverkehr mit England unter amerikanischen Einflufs brachte, gaben sie ein vollgültiges Äquivalent dafür, dafs sie die Amerikaner zu fernerem Verzicht auf die Fahrten nach Deutschland veranlafsten.

Jedenfalls zeigten die Führer des Trusts, dafs ihnen die ganze Wichtigkeit des Bundes für ihren Plan bewufst war. Bevor sie zum Aufkauf der gröfsten Linien schritten, setzten sie die Bedingungen des deutschen Bündnisses für den Fall des Zustandekommens ihres Trusts vertragsmäfsig fest. Sofort nach dem durch Erwerb der Leyland Line bekundeten Entschlusse begannen im Frühjahr 1901 die deutsch-amerikanischen Verhandlungen. Einige Tage, nachdem die Generalversammlung der White Star dem Verkauf zugestimmt und den Trust damit gesichert hatte, trat die Hamburg—Amerika Linie an die Veröffentlichung des Bündnisses heran, und wurden die deutschen Generalversammlungen zu dessen Genehmigung einberufen. Diese Genehmigung wurde im Mai und Juni 1902 erteilt, und dann erst schritt man zum inneren Ausbau und zur Organisation des Trusts, was noch ein volles halbes Jahr in Anspruch nahm, und zur Aufbringung der erforderlichen Mittel.

Seit dem 1. Januar dieses Jahres ist die Organisation des Trusts in Wirksamkeit getreten. Formell ist die Sache so gemacht worden, dafs die Organisation der älteren amerikanischen International Co. zu Grunde gelegt wurde, und dafs die Neugründung als Statutenänderung und Erweiterung dieser Gesellschaft vorgenommen wurde. Der Name wurde in »International Mercantile Marine Co.« geändert, das Kapital von 15 auf 120 Millionen Dollars erhöht. Davon sind 60 Millionen Stammaktien, 60 Millionen Vorzugsaktien, ein Mittelding zwischen unseren Aktien und Obligationen. Aufserdem sieht die Gesellschaft Anleihen in einem Betrage bis zu 75 Millionen vor, von denen

50 Millionen sogleich ausgegeben wurden. Das erscheint freilich als ein sehr erhebliches Kapital gegenüber den 300 und einigen Millionen Mark der beiden deutschen Gesellschaften bei etwa gleichem Betriebsumfange — die Deutschen haben eben ein halbes Jahrhundert stärkster Abschreibungen und sparsamster Geschäftsführung hinter sich.

13 Direktoren leiten die Geschäfte der neuen Gesellschaft, darunter 8 Amerikaner und 5 Engländer. Im wesentlichen finden wir hier die leitenden Persönlichkeiten der 6 Linien wieder, die in dem Trust aufgegangen sind. In den Vertrag der White Star mit der englischen Regierung über Postbeförderung und Stellung von Hilfskreuzern ist die neue Gesellschaft eingetreten und hat Verpflichtungen übernommen hinsichtlich der Beibehaltung der englischen Flagge und der Beteiligung englischer Direktoren, englischer Schiffsoffiziere und Mannschaften in dem englischen Teil des Betriebs.

Auf der anderen Seite stehen nunmehr die beiden verbündeten deutschen Reedereien mit ihren Freunden und ihrem geschäftlichen Anhang. Übrigens hat die amerikanisch-deutsche Ehe auch schon ein Kind bekommen. Von den am nordatlantischen Verkehr beteiligten grofsen Gesellschaften standen aufserhalb des Bundes noch die französische Cie Générale Transatlantique, die aber ihr Arbeitsfeld für sich hat, und für die deshalb keine Notwendigkeit des Anschlusses bestand — an die Abmachungen des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes hat sie im Januar 1903 Anschlufs gesucht und gefunden — ferner die Holland—Amerika Linie und die englische Cunard-Linie.

Die Holland—Amerika Linie wurde noch gleichzeitig mit den Bündnisverhandlungen in die Interessengemeinschaft dieses Bündnisses einbezogen. Die Deutschen und Amerikaner trafen mit ihr durch Vermittlung der englischen Firma Harland & Wolff ein Abkommen, worin sich die Deutschen und die Amerikaner gemeinsam zu gleichen Teilen einen mafsgebenden Einflufs in ihrer Verwaltung sicherten.

Voraussichtlich würde auch der gröfste Stolz Englands, die älteste grofse Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Welt, die Cunard-Linie, in irgend einer Form in diese Interessengemeinschaft einbezogen worden sein, wenn nicht die englische Regierung mehr

als das Ausland geboten und der Gesellschaft mit einem Geschenk von 60 Millionen Mark in Form von 20jährigen Subsidien und mit 40 Millionen Mark billigen Darlehen zu Hilfe gekommen wäre. So beharrt die Cunard-Linie also in einer »Splendid Isolation«. Doch wird aus ihrer Absonderung schwerlich ein Kampf entstehen. Das Frachtgeschäft der Cunard-Linie ist nicht so beträchtlich, dafs es für sie lohnend erscheinen könnte, darin die Absichten der Amerikaner auf Regelung des Transports nach England zu stören. Beide Teile und am meisten die englische Gesellschaft haben auch im Passageverkehr ein grofses Interesse daran, ihre Geschäftsgebarung so einzurichten, dafs eine Schädigung der anderen und eine eigene Schädigung vermieden wird. Der Trust ist durch sein grofses Kapital und die Cunard-Linie durch ihre teuren Dampfer, die sie bauen will, behindert, unter dem Preise zu arbeiten und Kampfraten durchzuhalten, wo sie vermieden werden können. Die Deutschen kommen mit der Cunard-Linie nicht direkt in Berührung.

Das ist die Organisation des Trusts. Wir müssen nun noch etwas näher betrachten, was er für Deutschland bringt, was der Inhalt der deutsch-amerikanischen Verträge ist. Die amerikanische Gesellschaft hat mit der Hamburg—Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd im wesentlichen gleichlautende Verträge geschlossen, deren Dauer auf 20 Jahre bemessen ist. Jedoch soll jede Partei die Möglichkeit haben, nach 10 Jahren eine Revision zu verlangen und, wenn diese nicht zu erzielen ist, den Vertrag mit einjähriger Frist zu kündigen. Die Verträge betreffen hauptsächlich das Arbeitsgebiet, die gegenseitige Unterstützung und eine gewisse finanzielle Gemeinschaft.

Die Hauptarbeitsgebiete beider Partner sind sorgfältig getrennt. Über die gemeinsamen Gebiete ist eine gütliche Verständigung erzielt. Beide Parteien schliefsen ein Schutz- und Trutzbündnis und verpflichten sich, einander unter gewissen Voraussetzungen gegen Angriffe der Konkurrenz beizustehen. Das Bündnis bezieht sich auf alle Linien beider Parteien, in welchen Teilen der Welt es immer sei. Das Bündnis will auch die beiderseitigen Flotten dadurch erhöht nutzbar machen, dafs jede Partei gehalten ist, wenn ihre Schiffe nicht ausreichen, zunächst der anderen Gelegenheit zu geben, ihr Schiffe zu verchartern, ehe sie sich deswegen an Fremde wendet.

Den Deutschen ist aller Verkehr nach und von deutschen Häfen vorbehalten. Der Trust verpflichtet sich, mit keinem seiner Schiffe ohne die Zustimmung beider deutschen Gesellschaften in einen deutschen Hafen zu kommen. Dafür verzichten die deutschen Gesellschaften im wesentlichen auf das englisch-amerikanische Frachtgeschäft. Sie haben dies nie begehrt und konnten darin nie dauernde Erfolge erwarten. Dagegen dürfen sie zur Aufnahme von Passagieren ihre New Yorker Schiffe auch ferner britische Häfen anlaufen lassen. Jede deutsche Gesellschaft darf zu diesem Zweck 75 mal im Jahr in jeder Fahrtrichtung in britische Häfen kommen. Das läfst gegenüber der jetzigen Praxis und ihrer absehbaren Ausdehnung noch reichlich Spielraum. Ebenso dürfen die Deutschen auf ihren Linien nach Südamerika, Mexiko und Westindien wie bisher und mehr als bisher beliebig englische Häfen anlaufen, auch wenn dort Linien des Trusts bestehen. Desgleichen dürfen die Deutschen auf Linien nach allen anderen Ländern, in die der Trust keine Verbindungen hat, englische Häfen neu berühren. Also eine völlige Aufrechterhaltung des gegenwärtigen deutschen Verkehrs in britischen Häfen und noch eine angemessene Erweiterung! Belgien verpflichten sich die Deutschen auf der Reise nach Nordamerika nicht zu berühren, wie sie das auch nie getan haben, aus technischen Gründen, und mit Rücksicht auf die seit langem verbündete Red Star Line auch ferner ohnehin nicht tun würden. In französischen Häfen wird für deutsche und für Trust-Dampfer der Status quo zu Grunde gelegt. Die Deutschen sind berechtigt, ihre Abfahrten aus französischen Häfen beliebig zu vermehren. Geschieht das, so darf aber auch der Trust seine Abfahrten in gleichem Mafse verstärken. — In einem besonderen Abschnitt sind der Hamburg—Amerika Linie ihre neuen Linien zwischen New York und Westindien und zwischen New York und Ostasien, deren Eroberung den Amerikanern nahegelegen hätte und deren Aufgabe in Deutschland öffentlich bereits als ein angemessener Kaufpreis für das Bündnis genannt war, ausdrücklich dauernd garantiert.

Ein besonders enges Band ist für neue Linien vorgesehen. Will eine Partei eine neue Linie einrichten oder eine vorhandene so vermehren, dafs sie verdoppelt wird, so mufs sie diese Absicht dem gemeinsamen Ausschufs unterbreiten, der den Vertrag

überwacht. Dieser hat kein Vetorecht, wohl aber hat der andere Teil in solchen Fällen stets das Recht, sich mit einem Drittel an den neuen Linien zu beteiligen. Nur auf Küstenlinien beziehen sich diese Bestimmungen nicht. Denken Sie beispielsweise daran, dafs in die Vertragszeit die Fertigstellung des Panama-Kanals fällt, der der Schiffahrt ganz andere Bedingungen stellt. Hier schneidet der Vertrag von vornherein die Möglichkeit von Differenzen ab. Richtet der Trust hier grofse neue Linien ein, die den Deutschen gewinnbringend erscheinen, so können sie verlangen, mit einem Drittel am Gewinn der Linien beteiligt zu werden, und ebenso umgekehrt. Das gleiche ist der Fall, wenn in irgend einem versteckten Weltwinkel z. B. neue Bodenschätze aufgeschlossen werden, die der Schiffahrt neue Arbeit geben. Jeder neuen günstigen Chance gegenüber erscheinen so die Verbündeten gemeinsam, wehren einander die Konkurrenz ab und geniefsen den Gewinn zusammen.

Am Auswanderergeschäft ist der englisch-amerikanische Verkehr vergleichsweise wenig interessiert. Der kontinentale Zweig des Trusts, die Red Star Line, steht schon im Nordatlantischen Dampferlinien-Verbande, der für diesen Dienstzweig in Kraft bleibt.

Dagegen wird für das nordatlantische Kajütsgeschäft, in dem alle Gesellschaften miteinander konkurrieren, eine ähnliche Vereinbarung, wie sie für das Zwischendecksgeschäft seit langem besteht, angestrebt werden. Im Januar d. J. fanden darüber in Cöln die ersten Beratungen statt, die dazu geführt haben, dafs alle Rückfahrtkarten der einzelnen Gesellschaften auf allen dem Bunde angehörenden Linien für Rückfahrt gleicherweise gültig sind. Weiterhin sind für diese Organisation wichtige Verhandlungen in der Schwebe, die auf einen gemeinsamen Fahrplan der erstklassigen Dampfer und auf alternierende Abfahrten in der stillen Zeit hinauslaufen, damit nicht mehr jede Gesellschaft genötigt ist, wegen einiger weniger Reisenden das ganze Jahr hindurch ihre Fahrten uneingeschränkt mit teuersten Schiffen aufrechtzuerhalten, auch im Winter, wo jede Reise unter Umständen ¼ Million Zuschufs erfordert. Schon im Jahre 1901 erklärte Generaldirektor Ballin, dafs die beteiligten Gesellschaften im nordatlantischen Verkehr allein durch solche Mafsnahme im Jahre mehr als 50 Millionen Mark sparen könnten.

Vom nordatlantischen Frachtgeschäft gilt erst recht das gleiche wie vom Auswandererverkehr. Die kontinentalen und die englischen Gesellschaften haben hier vollständig getrennte Reviere. Der Trust darf nicht nach deutschen Häfen kommen. Mit seiner Red Star Line haben die Deutschen seit langem befriedigende Abmachungen, ebenso mit der Holland—Amerika Linie, die sie aufserdem noch zur gröfseren Sicherheit unter den Einflufs des Bundes gebracht haben. Hier ist demnach eine neue Bildung nicht notwendig. Dafs beide grofse Organisationen in gleicher Weise auf gleichmäfsige und erträgliche Frachten halten, versteht sich von selbst. Eine Steigerung der Raten weit über die Marktlage hinaus können sie weder jeder für sich noch zusammen ausführen. Sonst würde sofort die ganze Schar der arbeitsuchenden Trampdampfer, die z. B. jetzt geradezu die englischen Häfen versperren sollen, in ihr Tätigkeitsgebiet dringen und ihnen alle Frachten abnehmen.

Die Bahngesellschaften können wohl bei ungefähr gleichartigen Preisen ihre verbündeten Dampfer begünstigen, aber bei ganz verschiedener Preisstellung hat das bald seine natürlichen Grenzen gefunden. Auch die amerikanische Trustgesetzgebung sucht hier vorzubauen.

Noch viel weniger als eine starke Erhöhung kann natürlich ein Werfen der Frachten in Frage kommen. Die ganze Tendenz des Trusts und seines Bündnisses mit den Deutschen geht ja auf die Einschränkung der ruinösen Konkurrenz hinaus und hat vermehrte Einnahmen zur Voraussetzung. Für Deutschland kann ebenso wenig wie eine Begünstigung der Einfuhr eine Benachteiligung der Ausfuhr die Folge sein. Denn für den deutschen Verkehr haben die deutschen Gesellschaften das Monopol erlangt, die im Interesse ihrer Besitzer, die meist deutsche Kaufleute sind, arbeiten. Aber auch die Amerikaner haben keinerlei Vorteil davon, unter allen Umständen die Ausfuhr zu steigern und die Einfuhr abzuschneiden. Im Gegenteil erfordert das starke Eisenbahninteresse auf amerikanischer Seite die gute Behandlung der Einfuhr. Alle Bahnen drüben leiden daran, dafs die Wagen, die Ausfuhrgüter in die atlantischen Häfen bringen, leer oder halb leer zurückgehen müssen und deshalb das Material nicht recht ausgenutzt wird. Jede Vermehrung der Einfuhr von Deutschland her wird von diesen Verwaltungen mit ganz besonderem Wohlgefallen begrüfst werden.

Um den Antrieb zu freundschaftlichem Verhalten möglichst stark zu machen, hat man, auf deutschen Erfahrungen fufsend, eine gegenseitige Gewinnbeteiligung eingeführt. Der Trust kann von jeder der deutschen Gesellschaften ¼ der Summe, welche diese ihren Aktionären als Dividende gibt, als Gewinnanteil beanspruchen. Dagegen erhalten die deutschen Gesellschaften für eine Summe, die ¼ ihres Aktienkapitals entspricht, vom Trust eine fixierte Dividende von 6 pCt. vergütet. Tatsächlich kommt das Verhältnis also darauf hinaus, dafs die deutschen Gesellschaften jährlich ¼ der Summe vergüten, die sie über 6 pCt. an Dividende zahlen, dafs der Trust umgekehrt von der Summe, die den Deutschen fehlt, um von ihrem Gewinn 6 pCt. Dividende geben zu können, ¼ zuzahlen mufs.

Mit anderen Worten, der Trust garantiert den deutschen Gesellschaften für ¼ ihres Kapitals 6 pCt. Dividende. Er hat dadurch das gröfste Interesse daran, dafs die Deutschen gut verdienen. Bedenken Sie, dafs seine Inhaber zugleich grofsen Einflufs auf die amerikanischen Bahnen haben. Je kulanter diese gegenüber den Deutschen in Lieferung und Abnahme der Ladungen sind, je besser der Trust die Deutschen vor Verlusten und vor Konkurrenz bewacht, desto bessere Geschäfte machen sie, und desto mehr bekommt der Trust davon ab. Nimmt dagegen der Trust es mit seinen Verpflichtungen nicht so genau und entsteht dadurch den Freunden Schaden, so mufs er selbst einen Teil davon tragen.

Umgekehrt ist die Sache etwas anders. Der Trust konnte zu dem alt-eingewohnten Betrieb der Deutschen das Vertrauen haben, dafs ihre Tüchtigkeit und ihre Organisation durchschnittlich mindestens 6 pCt. und mehr herauswirtschaften würde. Die Deutschen konnten nicht vorher wissen, wie der Trust arbeiten würde. Sie liefsen sich daher keinen Gewinnanteil, sondern ein Fixum zusichern. Sie sind deshalb auch nicht so direkt an der Prosperität der Partner interessiert, und es liegt von amerikanischer Seite in diesem Arrangement aufser zu der Tüchtigkeit auch zu der Zuverlässigkeit der Deutschen ein Vertrauensvotum. Sie verlassen sich darauf, dafs die Deutschen trotzdem ihr Bündnis getreulich erfüllen werden, und dafs ihre Gewinnberechnung den Partnern gerecht wird.

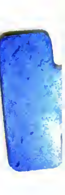
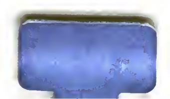
In nationaler Beziehung ist bestimmt, dafs im Fall eines Krieges Deutschlands mit England oder Amerika oder auch in

einem Kriege zwischen den beiden letzteren der Vertrag aufser Kraft tritt. Der Trust verzichtet in aller Form darauf, Einflufs in den deutschen Gesellschaften zu gewinnen. Beide Teile verpflichten sich, weder direkt noch indirekt die Aktien des anderen Teiles zu erwerben. Ergänzend beschlossen beide deutschen Generalversammlungen, dafs bei national erheblichen Fragen nur mit $^3/_4$ bezw. (in Hamburg) $^4/_5$-Mehrheit in zwei aufeinanderfolgenden Generalversammlungen Änderungen getroffen werden könnten, und dafs die Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrats stets Deutsche sein und in Deutschland wohnen müfsten. Die Kontrolle des Vertrags wird durch ein Komitee geübt, dem ein Amerikaner und ein Engländer der Trustleitung und die beiden deutschen Generaldirektoren angehören.

Der Vertrag ist beiderseits von Männern abgeschlossen, die im Geschäftsleben zweier Weltteile seit langen Jahren als durchaus kundig und zuverlässig bewährt sind, die einander schon seit langem persönlich und geschäftlich nahe stehen und genau wissen, was sie von einander und von den wechselseitigen Unternehmungen erwarten können.

In den allerletzten Jahren haben wir uns ja gewöhnt, die deutsche Handelsflagge als mächtig auf dem Meere anzusehen. Aber wenn Sie vergleichen, wie jung diese ganze Herrlichkeit ist, wie vor zehn Jahren noch herzlich wenig von einer Machtstellung geredet werden konnte, dann werden Sie, wie die Energie der steten Ausdehnung, auch die Politik der Verträge und Bündnisse schätzen, die Schritt für Schritt das mühsam eben erst gewonnene Gebiet auf Jahre hinaus sichert und zu dauerndem nationalen Besitz macht. Speziell durch den Bund mit dem Trust ist die deutsche Position für mindestens 11 Jahre nach menschlichem Ermessen gegen Erschütterungen, wahrscheinlich sogar gegen jeden ernsten Angriff gesichert. Am Ende dieser Periode, dürfen wir nach der bisherigen Entwicklung hoffen, ist die deutsche Machtstellung auf allen Meeren so fest verankert, dafs ihre Freundschaft dann wie jetzt oder noch mehr für jeden erwünscht und für niemand entbehrlich ist, und dafs die deutsche Schiffahrt jeder künftigen Eventualität mit Ruhe entgegensehen kann.

Gedruckt in der Kgl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 12, Kochstr. 68—71.

Ver[illegible]ngen des In[illegible]tituts für Meeres[illegible]

Dri[illegible]te[illegible]

Die nordwesteuropä[illegible]fen

[illegible] — Liverpool — Hamburg — [illegible] — Amsterdam
[illegible]tterdam — An[illegible] — Havre

in ihrer Verkehrs- und H[illegible]delsbedeutung

Dr. Kurt Wiedenfeld,
[illegible] Staatsw[illegible] [illegible]

Mit 6 Tafeln in Steindruck. **M. 12,—, geb. in Originalband M. 14,50.**

Volks- und Seewirtschaft.

Reden und Aufsätze
von
Dr. Ernst von Halle,
[illegible] an der [illegible]

Zwei Bände. **M. 5.50, in einem Ganzleinwandband M. 7,—.**

Die Schiffbauindustrie

in Deutschland und im Auslande.

Unter Ben[illegible] Mat[illegible]ials
h[illegible]

Tjard Schwarz, Mar[illegible]erbaur[illegible] und **Dr. Ernst von Halle,** Universitäts-Professor

Zwei Teile. [illegible] 5 Sch[illegible] und [illegible] Werftplänen.
M. 20,—, in zwei Ganzleinwandbänden M. 22.25.

Geschichte der Deutschen Marine.

Von
P. Koch,
[illegible]

Mit 14 Tafeln [illegible] 3 Textskizzen. **Geh. M. 3,—, geb. M. 4,—.**

Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen.

Mi[illegible]reich[illegible] Ein[illegible]chlagtaf[illegible]
Erscheint alljährlich im So[illegible]er.

[illegible]ck: in der Königlichen Hof[illegible] von E. S. M[illegible], [illegible] SW12 K[illegible]chstraße 68—[illegible]